Varsovie, le 4 Septembre 1927. № 105.

AGENCE TELEGRAPHIQUE de l'EST

AJENCJA WSCHODNIA

Siège Social à Varsovie, Nowy-Świat 16.

Tel. 244-62, 121-19, 6-56.

Succursales et bureaux dans toutes les villes de Pologne. Correspondants dans toutes les capitales du monde.

LA VILLE DE VARSOVIE

NUMÉRO SPECIAL



THÉÂTRE DE L'OPERA

Laiteries à Vapeur Rurales Réunies, S. A.

Varsovie, rue Ceglana, 14, tel. 18-19.

Zjednoczone Ziemiańskie Mleczarnie Parowe, Warszawa S.A.

Pasteurisation, stérilisation, homogénisation de lait.
Approvisionnement des hôpitaux, des institutions gouvernementales et privées, des crémeries etc.
Vente et fourniture du lait garanti dans bouteilles hermétiquement closes, ainsi que du lait et de crême stérilisée, homogénisée. Crème sur commande.



GRANDE MEDAILLE D'OR

du Ministère de l'Agriculture et des Domaines de l'Etat.

à l'Exposition Alimentaire Hygiénique de 1926.



Le Monopole d'alcool de l'Etat

en POLOGNE

en vertu de la Loi du 31 juillet 1924 (complétée et modifiée par l'Arrêté du Président de la République de Pologne en date du 26 mars 1927)

P O S S E D E   L E   D R O I T   E X C L U S I F

de la vente et de l'achat de l'alcool et de la fabrication des eaux-de-vie pures.

A été versé au Trésor de l'Etat à titre de bénéfice du Trésor:

en 1925	Zł. 172,600,000.—
„ 1926	Zl. 245,000,000.—
pour le I-r trim. de 1927	Zl. 82,000,000.—
dans la période de 1/I. 1927	Zl. 31,000.—
le chiffre d'affairés dépasse	Zl. 4,835,000,000.—
bénéfice commercial net ca.	Zl. 42,000,000,000.—

Valeur des immeubles selon le Bilan ca. . Zl. 17,400,000.—

Usines apartenant au Monopole

á Varsovie, Włocławek Wilno, Sieradz, Brześć sur le Bug, Kowel, Łódź, et Starogard.

Rectifications de l'alcool du Monopole

à Varsovie, à Toruń et à Starogard.

Etablissement de mise en bouteilles en commission:

à Kielce, a Cracovie, à Poznań, à Lwów, à Stanisławów, à Zdołbunowo, à Sarny, à Bielsk et à Baranowicze.

88 magasins en gros

46 magasins de vente en détail.

Eaux-de-vie

de première qualité
aux prix les plus avantageux

EAU-DE-VIE

pure de **40°** et **45°**

La meilleure des eaux-de-vie

„Wyborowa" (Exquise)

Vente obligatoire dans tous les endroits concessionnés ainsi que dans les restaurants (par petits verres).

AGENCE TELEGRAPHIQUE de l'EST

AJENCJA WSCHODNIA

Siège Social à Varsovie, Nowy-Świat 16.

Tel. 244-62, 121-19, 6-56.

Succursales et bureaux dans toutes les villes de Pologne. Correspondants dans toutes les capitales du monde.

PLANS DE L'AGRANDISSEMENT DE LA VILLE DE VARSOVIE

Interview avec le Président du Conseil Municipal de Varsovie.

Le Président du Conseil Municipal de la ville de Varsovie l'ingénieur Sigismond Słomiński a accordé aux représentants de l'Agence de l'Est une interview spéciale pour l'édition „La grande Varsovie". C'est seulement maintenant, a dit Monsieur le Président, que nous commençons á realiser l'idée de la grande Varsovie. Nos plans sont très étendus. Dès maintenant nous constructions des habitations à Buraków. Ce sont des petites maisons, genre villa. Cette manière de construire a eté adoptée dans toute l'Europe occidentale. La construction de grands immeubles à petits appartements à Zoliborz et des hotels pour les sans-logis à Brudno est en voie de continuation. Le plus important c'est - à dire l'apaisement de la crise des logements pour les familles à revenu plus élevé a donc été fait.

Les travaux de construction de neuf bâtiments destinés aux écoles communales continuent. Ce sont de grands bâtiments, ils sont cependant insuffisants pour calmer les besoins de notre enseignement, aussi commençons - nous la construction de six nouvelles écoles.

La création d'une briqueterie et d'une boulangerie municipale était de premiere nécessité, les travaux de construction de ces bâtiments sont poussés avec une activité particulière.

Comme autres travaux étant en cours, a dit Monsieur le Président - je puis vous citer la création d'un asile pour les enfants sans famille. Nous pensons également à nos malades. Les travaux de construction d'un sanatorium à Otwock et d'un pavillon à l'hôpital St. Stanislas, rue Wolska 18 sont en voie d'achèvement, Différents autres menus travaux sont en cours dans les hôpitaux.

Les travaux, dont je viens de parler concernent l'année 1927. L'année prochaine, nous projetons, la construction de grands immeubles rue Karowa et rue Odrowąż. A Buraków nous construirons un certain nombre de maisons, genre villa. Nous avons également l'intention de construire un certain nombre d'immeubles à Zoliborz, à Bielany, à Kol et á Rakowiec. Le mode d'exploition de ces immeubles, construits par le Conseil municipal de la ville de Varsovie est l'objet de l'examen d'une commision spéciale, composée des membres du Comité de construction.



L'ingénieur Sigismond Słomiński, Président de le Ville de Varsovie.

VARSOVIE D'HIER et d'aujourd'hui

Après la résurrection de la Pologne, c'est à dire après que les occupants l'eurent quittés, la vie à Varsovie se développait dans des conditions défavorables. Les Russes pendant leur occupation ne se sont guère occupés de la capitale et ils ont entrepris uniquement les travaux de première nécessité. La guerre causa des profonds dégats, dans la ville, deux ponts furent détruits, une grande partie du domaine municipal fut emportée au fond de la Russie, l'agrandissement des installations existantes était donc impossible. Les Allemands, — lorsqu'ils occupaient la ville — avaient pour but uniquement leur propre intéret (intérêt militaire), la liberté qu'ils donnèrent à la capitale, fut la cause d'un certain ralentissement dans le développement des relations économiques.

Lorsque Varsovie devint la capitale de la Pologne ressucitée, de grosses difficultée aparurent de nouveau. Les impôts qui auparavant tenaient une place importante dans le budget de la ville, furent réduits au minimum.

Ces difficultés furent combattues avec succès, et l'on s'occupa énergiquement des conditions économiques de la ville. Les résultats ne se firent pas attendre longtemps. L'année suivante il n'y avait plus de déficit dans le budget municipal, la ville n'avait plus besoin de l'aide de l'état, au contraire, elle payait les dettes qu'elle avait contractées envers lui. La situation qui se produisit lors de la crise économique de 1924 est une preuve du bon état des finances municipales. *Le dernier budget*, voté par le Conseil Municipal pour l'année 1927, atteint la somme de 112,000,000 zlotys, ce budget est sans déficit. Il s'occupe non seulement des questions présentes, mais il est dressé aussi pour l'avenir, en effet des sommes y ont été prêvues pour la construction des écoles, pour les hôpitaux, pour la construction d'une boulangerie mécanique municipale, pour la construction d'une briquéterie etc.

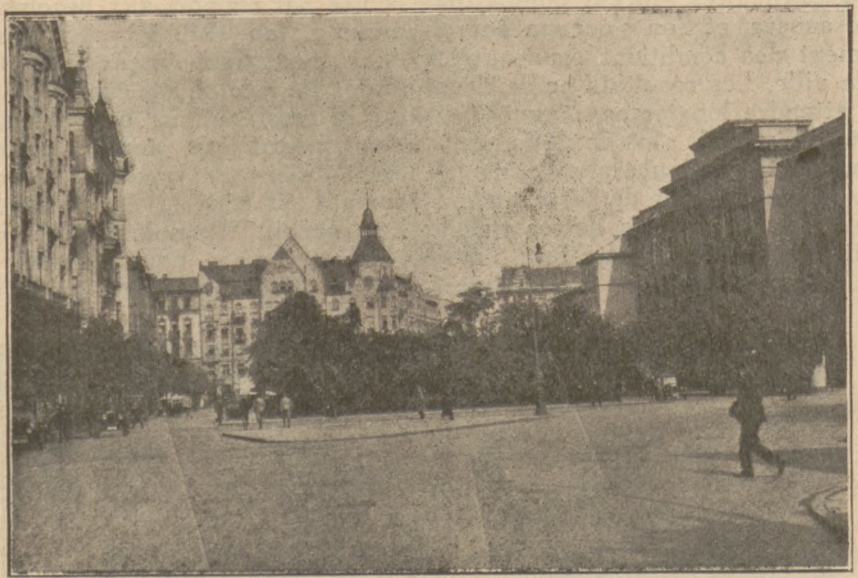
L'une des plus importantes questions, qui fut soulevée dans le domaine de l'enseignement, avant que la Pologne ne fût libre, fut la question de l'enseignement publique obligatoire. A l'époque de la domination Russe il y avait à Varsovie deux genres d'écoles primaires: les éscoles de l'état, où l'enseignement était fait en langue russe, et les écoles polonaises, qui furent créees oprès 1905 par des sociétés s'occupant de l'enseignement et par des personnes privées. L'enseignement primaire était, en général, en trés mauvais était, le nombre des écoles par rapport aux besoins, était minime, (en 1910 il y en avait 11; elles pouvaient reçevoir 16000 enfants). Le rôle de ces écoles était plutôt la russification que l'enseignement, quant aux écoles polonaises elles étaient mal vues par le gouvernement, et traitées en conséquence. Le Conseil Municipal comprenant l' intérêt qu'a pour l'avenir de la nation l'enseignement primaire. ∍



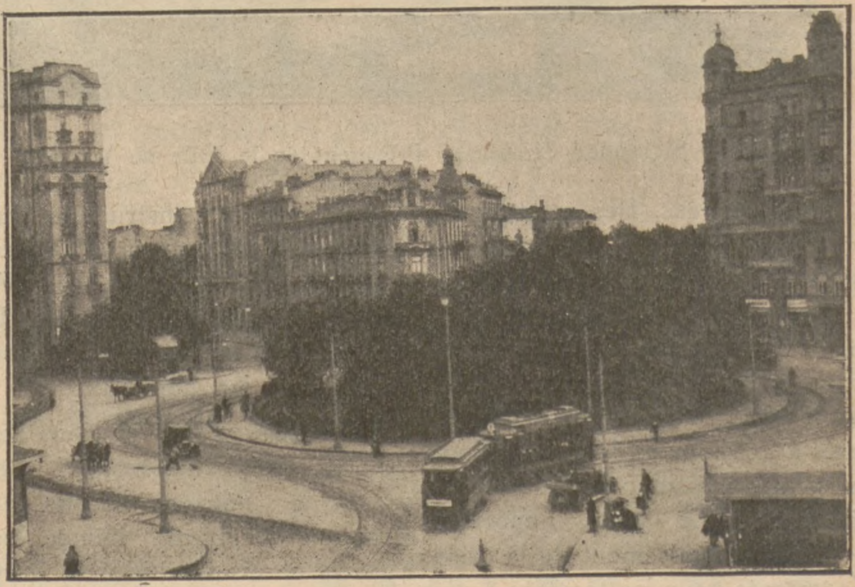
L'Hôtel de villle de Varsovie la nuit.

fait un grnd effort sous ce rapport depuis que le redressement financier à été exécuté, chaque année le budget de la ville comprend des sommes importantes destinées à l'enseignement. Ces sommes atteignent 20,000,000 zl. et même plus. Le résultat des efforts du Conseil Municipal a été le suivant: pendant l'année scolaire 1918/19 il y avait à Varsovie 79 écoles publiques élémentaires comptant 420 divisions, et 93 écoles privées comptant 326 divisions. Le nombre des enfants ayant suivi les cours de ces écoles est de 39,726. Cette année il y a 172 écoles municipales, elles comptent 1674 divisions et le nombre des élèves est de 72,196.Les écoles municipales préparatoires ont quelques mille élèves se recrutant parmi la population la plus pauvre, cinq lycées municipaux comptant près de 1000 élèves des deux sexes. Varsovie possède aussi deux écoles d'artisans, 1500 élèves suivent les cours de ces écoles. Les écoles du soir permettent à la jeunesse professionnelle de s'instruire. Dans l'intervalle 1919-1927 33 terrains scholaires (d'une superficie totale de 176,662 m²), ont été achetés, 19 écoles ont été construites, 5 sont en construction. Le nombre total des écoles est de 26. Cette année 13% de l'ensemble du budget sont consacrés à l'enseignement, c'est à dire plus de 15,000,000 de zlotys. L'action intellectuelle a été la suivante: 250 concerts ont été organisés, dont 200,000 personnes ont profité. Des conférences populaires ont eu lieu ainsi que des visites des monuments de la capitale. L'Opéra, le Nouveau Théâtre et le Théâtre d'Eté dépendent de la ville.

En ce qui concerne la sécurité publique, le Conseil Municipal ne ménage ni son ardeur ni l'argent. Dans le budget de 1927 — 12 % des dépenses est consacré à la sécurité publique.



Place Napoléon.

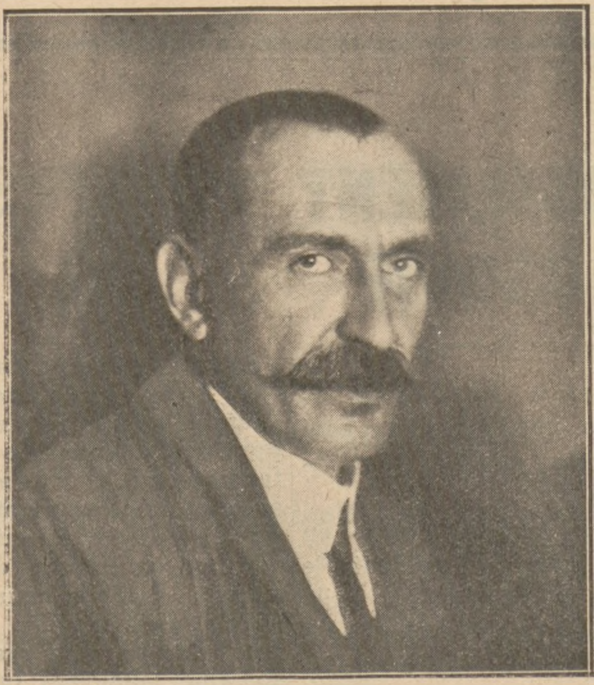


Place de l'„Union de Lublin".

C'est avec une attention spéciale que le Conseil Municipal s'est occupé de la question du chômage. Des travaux ont été spécialement organisés à l'intention des chômeurs et au besoin même une aide matérielle leur a été donné.

En ce qui concerne la santé publique le Conseil Municipal a également fermement travaillé. Alors qu'en 1918 la mortalité était de 32,27 par 1000 habitants de en 1923 elle n'était plus que 14, 17. Les institutions sanitaires sont très bien dirigées.

La transformation et l'amélioration des conduites d'eau et de la canalisation ne sera possible qu'après avoir contracté un emprunt extérieur. Grâce aux bénéfices de l'exploitation, on a pu cependant augmenter la lon-



Raymond Jaworowski.
President du Conseil Municipal de la ville de Varsovie.

gueur des conduites d'eau jusqu'a 380 kilomètres, celle de la canalisation à été portée à 223 km.

L'aspect extérieur de la capitale a changé en comparaison avec l'aspect d'avant guerre. Avant la guerre Varsovie possédait presque les plus mauvais pavés des grandes villes européennes, et le nombre des parcs était infiniment petit, par rapport au nombre des habitants. A l'époque actuelle le pavé en mosoïque de granit constitue 22% de l'ensemble des pavés de la ville. Le pavé d' asphalte est également employé. Varsovie posséde 3.200.000 m² de chausse pavée et 1700000 m² de trottoirs.

Après le départ des occupants Allemands de Varsovie il y avait un seul pont sur la Vistule, celui de Kierbedź. C'était une grâve difficulté pour le développement de la vie d'une à Praga se trouvent d'importants quartiers industriels, et plusieurs gares on peut se rendre compte de la situation. Le Conseil Municipal s'occupa de la reconstruction du pont du chemin de fer et du pont Poniatowski.

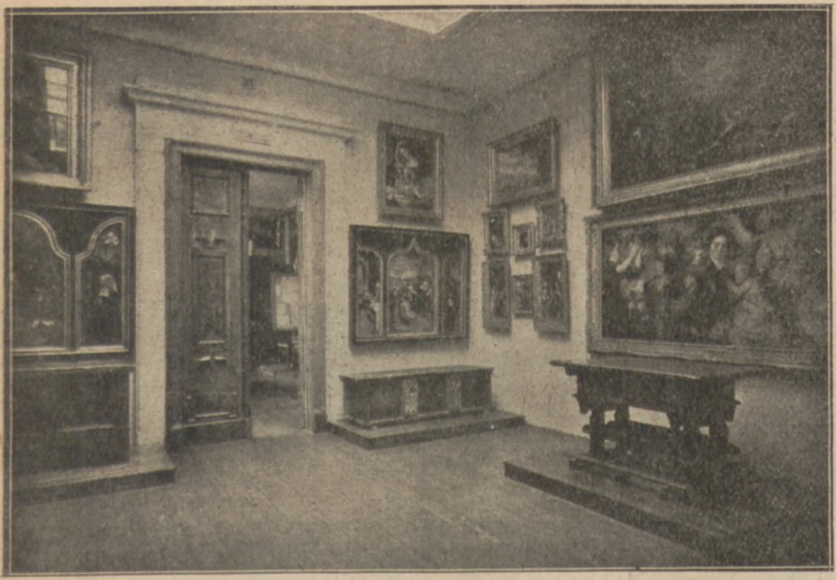
Les „poumons" de Varsovie, si l'on peut ainsi nommer les jardins publics, étaient avant la guerre dans un état misérable. Comprenant très bien le rôle de ces jardins dans la vie de la population, le Conseil Municipal s'est occupé particuliérement de cette question. Comme parc existant déja, on peut citer le parc Skaryszewski qui est le lieu de promenade des habitants de la capitale. Ce parc commence également à jouer un rôle important comme jardin de sport, des terrains spéciaux y ont été aménagés où, l'on pratique différentes sports comme: l'athlétisme, le football et le tennis. La création d'un grand parc a été envisagé près de la Citadelle. D'après les plans, ce prac aura une superficie de 26 hectares. Une partie de 6,5 hectares a été inaugurée en 1925.

La Ville a fait l'acquisition des terrains appartenat à l'Etat, rue Okopowa. Ce quartier possède très peu de jardins sur ces terrains qui ont une superficie de 3,57 hectars un jardin de jeu a été crée. Le jardin est entouré d'arbres et de sentiers pour les promeneurs. On s'est occupé également du bois de Młociny, lieu de promenade de plus en plus fréquenté par les habitants de Varsovie. D'année en année des améliorations ont été faites dans les parcs déjà existant de la capitale. Les squares ont été transformés, on en a créé de nouveaux, des places de jeu ont été aménagées dans les parcs et dans les écoles. Le nombre des arbres dans les rues à été augmenté.

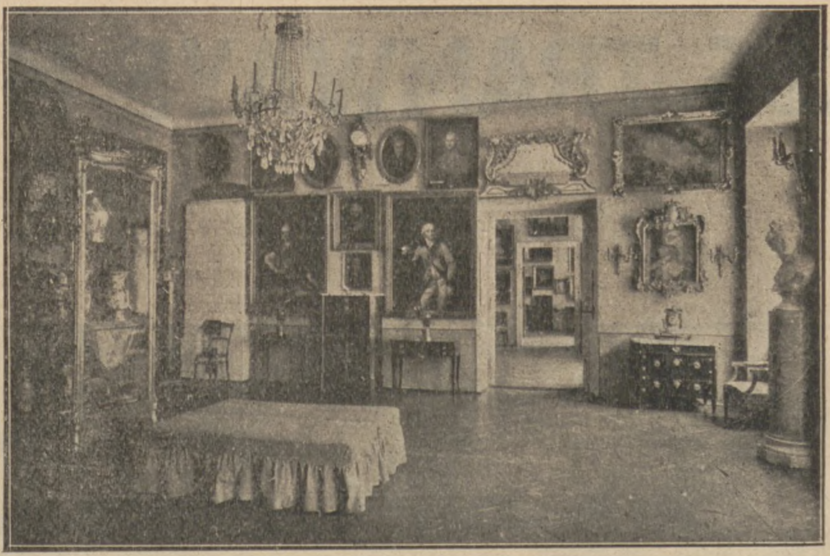
Comme travaux plus importants, on peut citer le grand stade construit sur l'emplacement du fort Szczęśliwiecki. Ce stade pourra contenir 25000 personnes. Pour ces travaux on a employé des chômeurs, réunissant ainsi la réalisation d'un terrain de sport, dont la capitale ne peut se passer, avec la création d'une aide pour les chômeurs, dont la vie est particulièrement difficile à cette époque de crise économique.

En parlant des „poumons" de Varsovie on ne peut oublier de parler des plans du Conseil Municipal pour l'avenir. D'après des projets déjà préparés on prévoit: l'achèvement du parc Traugutt, la création des parcs suivants: dans le bois de Bielany (391 ha), Mokotów (232 ha), à Kolo (70 ha), parc d'exposition (154 ha) à Siekierki (43 ha), à Targówek (20 ha). La réalisation de ces plans sera une des causes de l'améliotion de l'hygiène de la ville.

Le réseau des tramways de Varsovie mesurait en 1913 35,3 km. de voie double, uniquement posée dans le centre de la ville. C'était insuffisant, même pour l'époque d'alors, car les tramways ne désservaient pas les alentours de la ville. En 1916 Varsovie fut agrandie plusieurs fois par l'annexion des alentours immédiats de la ville. Le mal dont souffrait le le problème de la communication ne fit qu'empirer. Les suites de l'occupation allemande furent désastreuses. En effet, non seulement les Allemands n'ont pas entretenu le matériel convenablement, mais ils l'ont systématiquement détruit en enlevant les moteurs, la moitié des cables souter-



Musée National de Varsovie, peinture flamande.



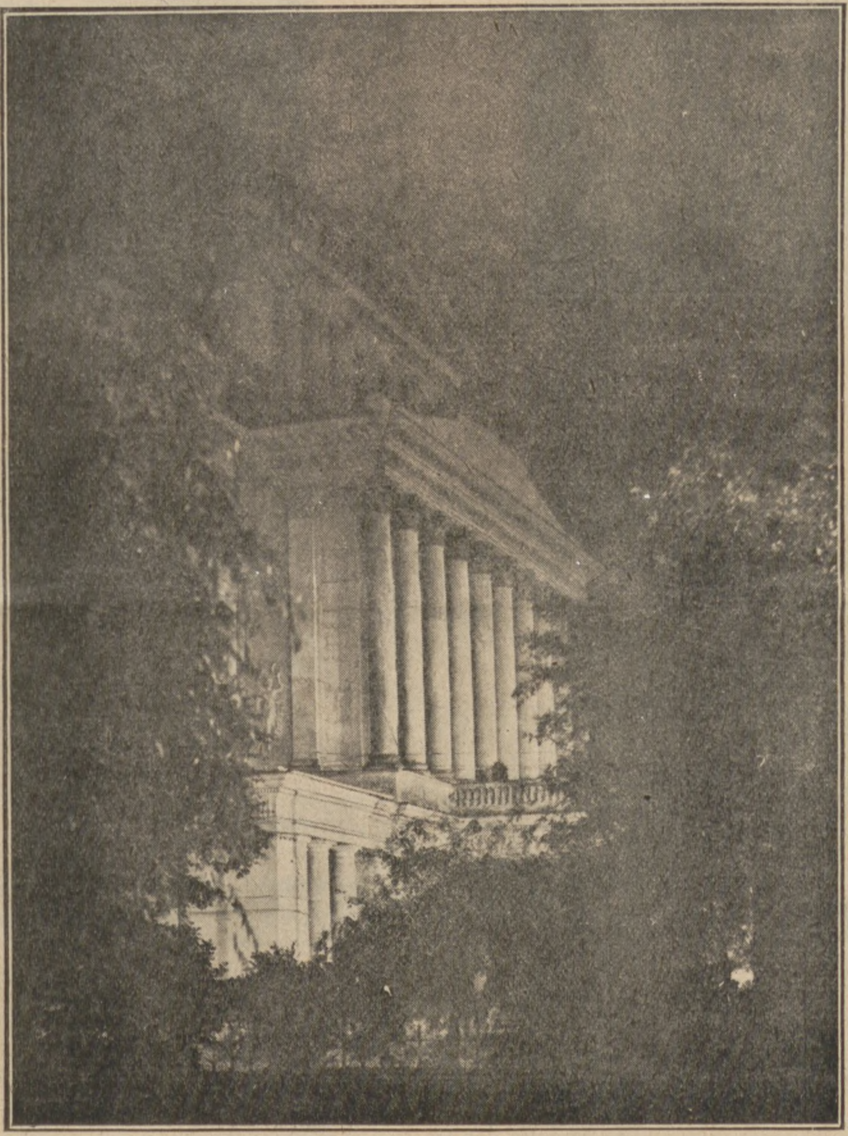
Musée National à Varsovie, peinture polonaise, salle du roi Stanislas Auguste.

rains et une partie des cables aériens qui était en cuivre.

Dès que les occupants eurent quitté Varsovie il fallut songer à l'agrandissement du réseau des tramways. Il fallut d'énormes efforts pour empêcher la ruine de l'exploitation et réaliser une augmentation progressive des revenus.

L'energie dont on fit preuve permit d'atteindre progressivement ce but. Comme preuve, citons quelques chiffres. Alors qu'en 1919 la longueur de la voie était de 114 km. aujourd'hui elle est de 166 km. En comparaison avec l'avant guerre ce chiffre est presquelle double. Alors qu'en 1909 les tramways ont transporté 59,986,880 voyageurs, en 1926 il y a 186603461 voyageurs et 39512 tonnes de marchandises. Le nombre des wagons est à l'heure actuelle de 553 et le nombre de place dans ces wagons - de 32,337. L'agrandissement actuel du réseau tend surtout à desservir les quartiers éloignés et les alentours de la ville.

Afin de calmer la crise des logements de la capitale une Commission de Construction a été crée en 1923 La réalisation du projet de calmer la crise des logements, a rencontré jusqu'ajourd'hui de très grandes difficultés. Comme résultats palpables on peut citer la construction d'écoles, d'immeubles pour professeurs enseignant dans les écoles, d'hôpitaux, d'abris pour les sans - logis et d'immeubles pour les employés municipaux.



Un fragment de la façade de l'Opera.

Pendant la dure époque que vécut Varsovie au temps de la guerre, on fonda une „Société d'approvisionnement". Pendant l'occupation Allemande cette organisation avait pour but le partage de l'approvisionnement donné par les occupants. Lorsque la Pologne devint libre, la Société chercha à approvisionner la ville en articles de première nécessité comme: la farine, le pain, les pommes de terre, le charbon, le bois, le sucre, le sel etc.

Peu à peu le commerce se développant, la Société d'Approvisionnement perdit le caractère qu'elle avait lors de sa création et elle devint ce qu'elle est maintenant, c'est à dire le régulateur des prix, elle lutte contre les commerçants faisant des prix trop élevés.

Le Conseil Municipal fonda aussi la société „Agril" qui fournit du lait et des légumes aux hôpitaux et aux institutions municipales.

Le Conseil Municipal a construit des abattoirs et des marchés. Les abattoirs de Solec ont été transformés, ceux de Praga qui avaient été détruits par un incendie en Mars 1924, ont été reconstruits. Des plans pour la création d'un abattoir central ont été dressés et quoique le projet n'a pas pu être réalisé, il est un des plus importants dans le domaine de l'approvisionnement de Varsovie, aussi sa réalisation aura lieu d'ici quelques années.



Le parc de Traugutt.

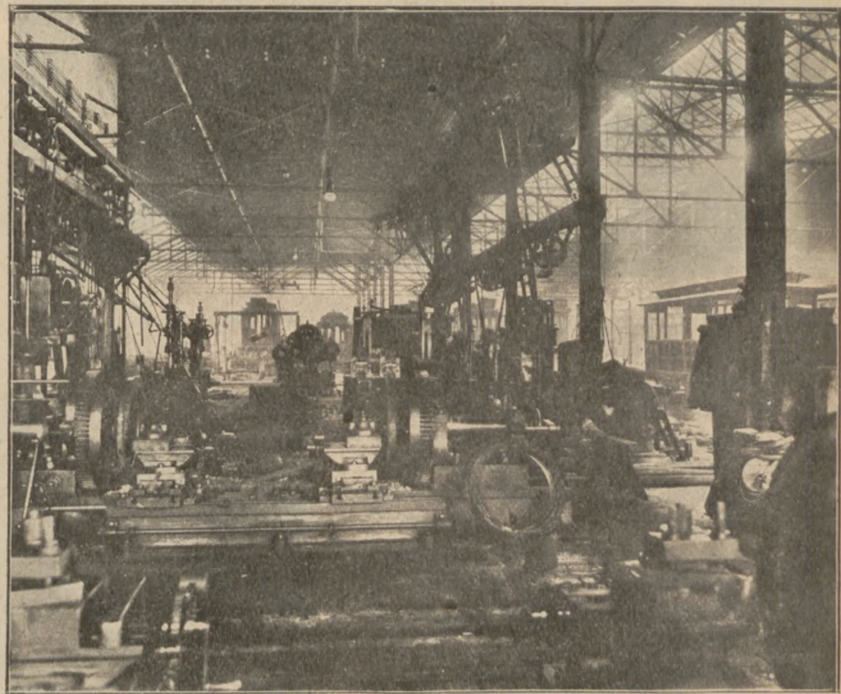


Bâtiment de l'école de la rue Młynarska, contenant lécole preparatoire et le collège.

LES TRAMWAYS MUNICIPAUX DE LA VILLE DE VARSOVIE



Une rue de banlieue àVarsovie.



Tramways municipaux. Halles pour machines.

Le développement actuel du réseau municipal des tramways, les traveaux d'investissement ainsi que l'activité pour satisfaire aux besoins intellectuels des ouvriers sont sans discussion la conséquence d'un système économique rationnel de la part de la Municipalité de Varsovie ainsi que de l'inlassablé energie et de l'initiative du Directeur des Tramways Municipaux, M. Alphonse Kühn.

Les proportions gigantesques de son travail seront le mieux illustrées par les données suivants:

Longueur du réseau, en 1918 : 42 klm.; en 1926: 83 klm.

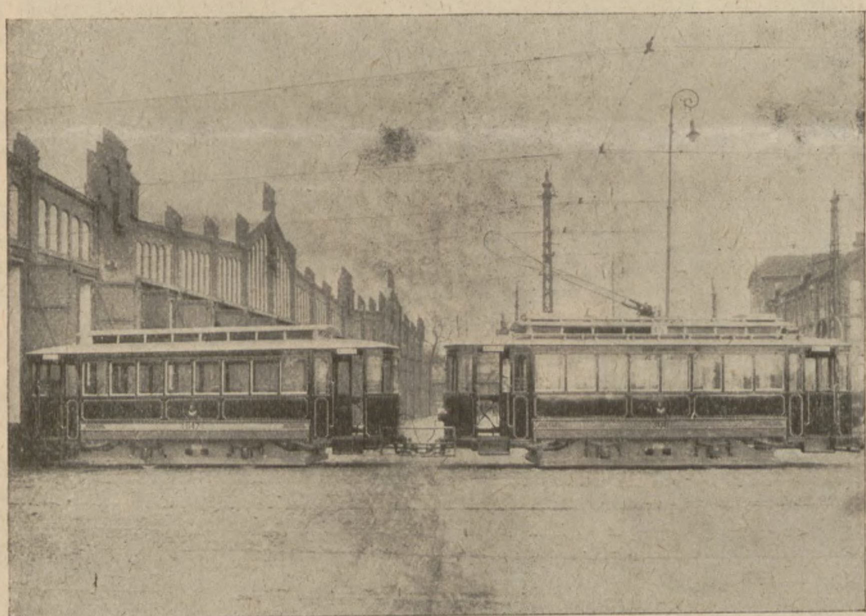
Maximum de wagons en circulation, en 1918: 198; en 1926: 465.

Energie électrique en millions de Kilowatt-heures en 1918: 5,78; en 1926: 15,77.

Voyageurs transportés, en 1918: 95 millions; en 1926: 186 millions;

Charbon employé pour 1 Kwh. en 1918: 1,96 Kg.; en 1926: 1,25 Kg.

Nous nous trouvons aujourd'hui dans un tel stade qu'un plus grand développement de la communication par tramways se heurte à des difficultés de plus en plus grandes, étant donné qu'elle embouteille la circulation. Le développement futur des tramways ne concernera donc plus que la banlieue.



Les wagons des tramways à Varsovie.

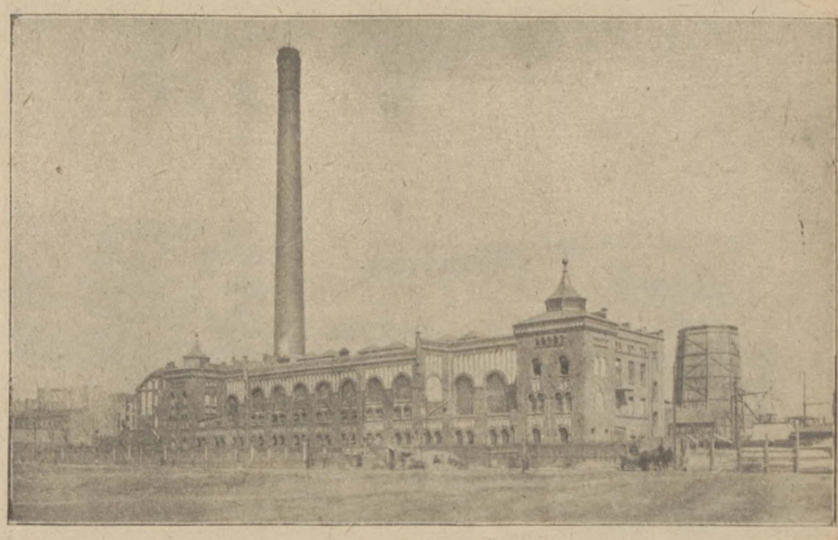
Dans l'avenir, le développement des communications dans le ville sera possible et indiqué dans deux sens: la communication par autobus et par le chemin de fer souterrain. La communication par autobus sera inaugurée déja en 1928 et son évolution ne rencontrera point de difficultés dans la suite.

La question du chemin de fer souterrain (Métro) est bien plus compliquée en raison de la quantité énorme de travaux prèparatoires qu'elle exige et la nécessité d'investissements très grands, car, les frais généraux du réseau entier sont fixés approximativement à 300 millions zlotys.

Il faut éspérer cependant, que Varsovie, capitale d'un grand Etat, trouvera des moyens nécessaires pour réaliser ces grands projets.



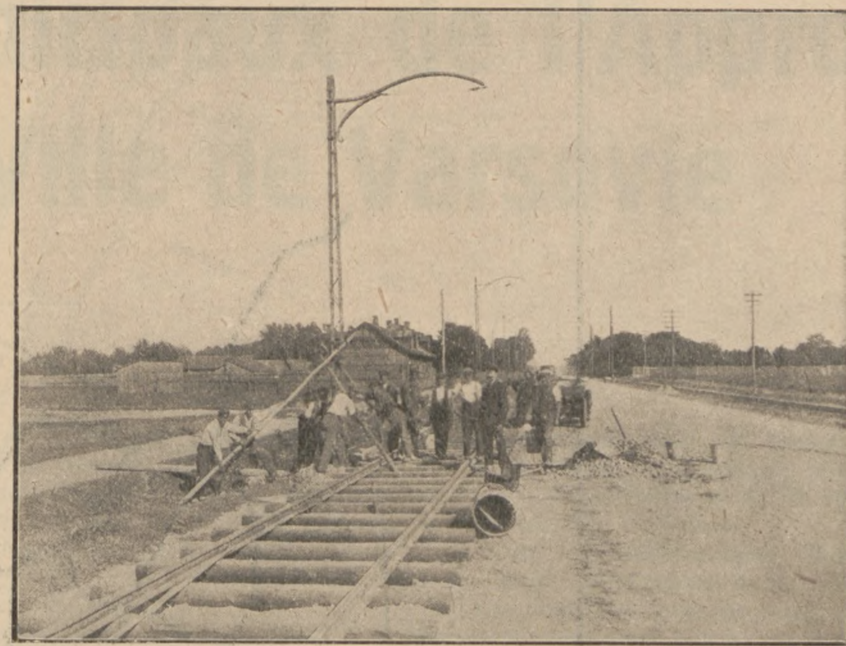
Remise des Tramways.



Usine d'Eléctricité de Varsovie.



Pose des cables.



Construction d'une nouvelle voie éléctrique.



Place devant une école primaire.



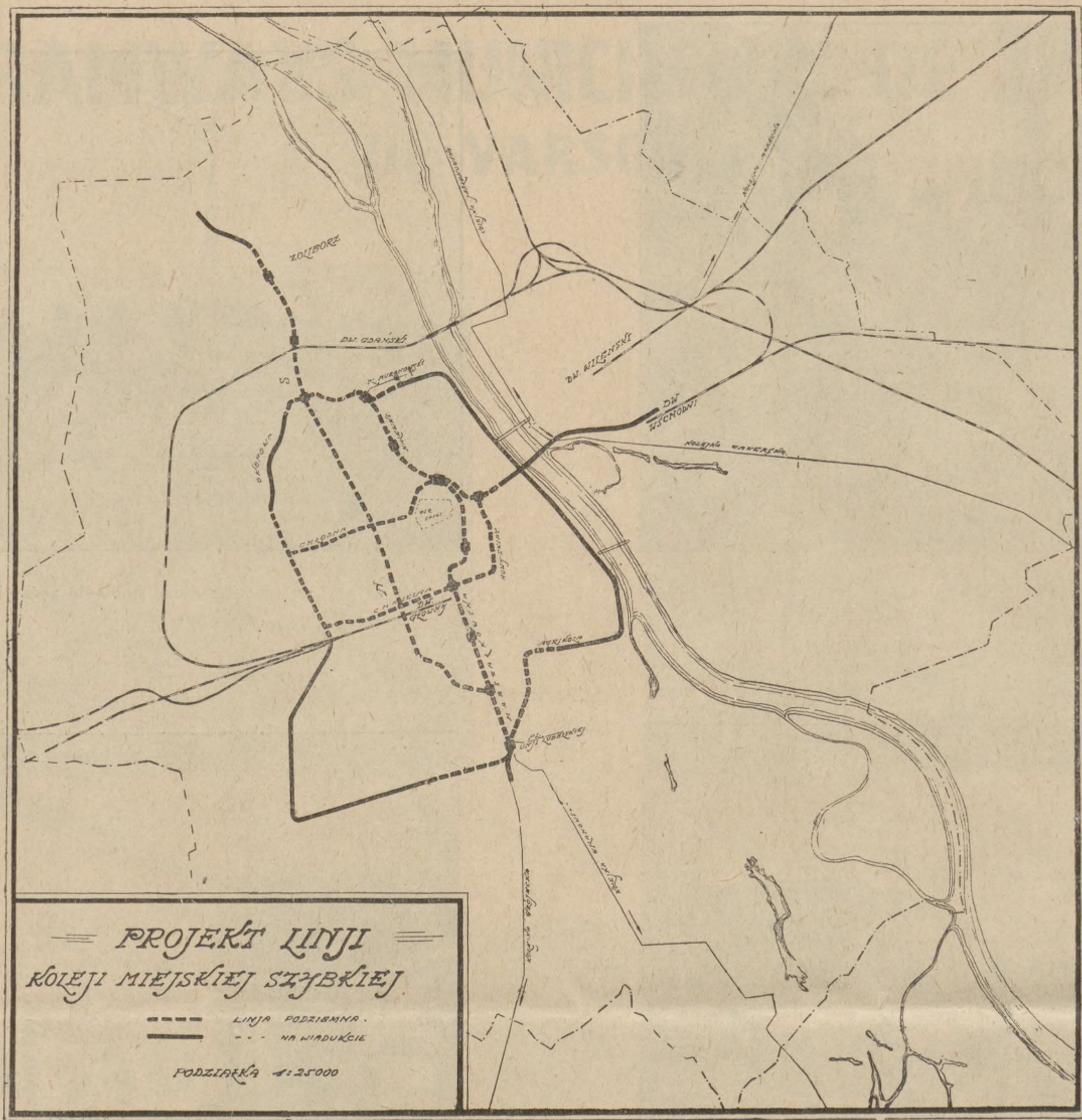
Intèrieur d'une école primaire.



Ecole des tramways municipaux.



Vue de l'école primaire.



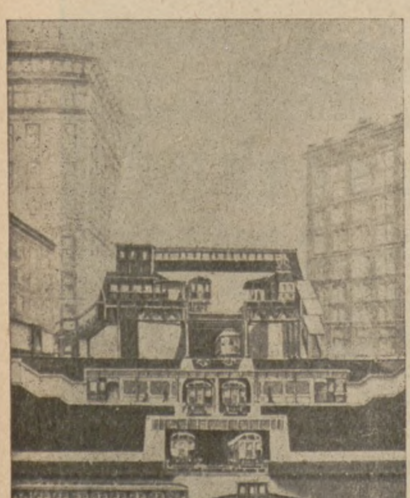
Projet du chemin de fer métropolitain
à Varsovie.



Métro à New York.



Métro à New York.



Métro à New York.



Varsovie, la nuit. Vue du pont le Prince Joseph Poniatowski.



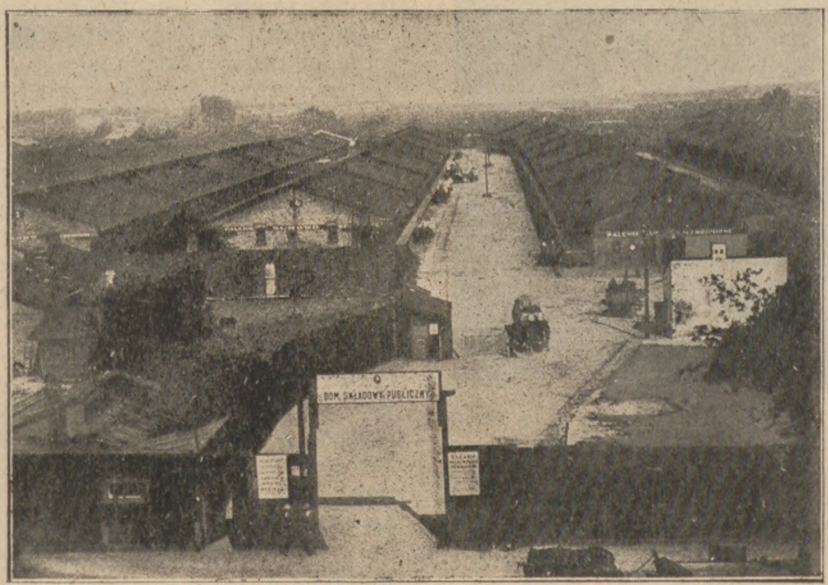
Métro à New York.

Les Etablissements Municipaux de l'Approvisionnement de la Ville de Varsovie

Les Etablissements Municipaux de l'Approvisionnement de la Ville de Varsovie ont été organisés en 1914, en qualité d'une section de Ravitaillement de l'ancien Comité Civique de la Ville de Varsovie, à la suite du problème le plus urgent, soulevé par la guerre, — celui d'approvisionner la population en articles de première nécessité et d'usage quotidien. A cause de la cherté de la vie, augmentant de jour au lendemain, et dans le but d'y remédier, les villes de l'Europe Occidentale, jouissant d'une autonomie absolue dès le commencement de notre siècle ont pris en leurs mains le commerce et souvent aussi la production des articles de première nécessité. Les Agences de l'ancien Comité Civique ont été reprises par la Municipalité de la Ville de Varsovie, et la Section de Ravitaillement s'est transformée en Section d'Approvisionnement. La période de la guerre terminée, tandis que la Section d'Approvisionnement était occupée à repartir les articles de contingent, obtenus des autorités d'occupation, et ensuite, de celles de l'Etat, — la Section transformée en une entreprise municipale de l'approvisionnement de la Ville de Varsovie, fonctionne en libre concurrence, sans aucune subvention et est soumise à toutes les charges grevant le commerce privé.

Les Etablissements de l'Approvisionnement de la Ville de Varsovie, ayant pour but de fournir à la population de la ville tous les articles de première nécessité aux prix les plus réduits et de la meilleure qualité, constituent une Centrale d'achats desdits articles pour couvrir les besoins de la Municipalité, ainsi que de ses nombreuses institutions (hôpitaux écoles etc.), sont un depôt en gros pour les sociétés de coopération, les Associations et les marchands privés, leur fournissant des marchandises à des conditions avantageuses de crédit.

Les Etablissements Municipaux de l'Approvisionnement de la Ville de Varsovie possèdent des sections suivantes: produits agricoles, et fourrage, denrées coloniales, sucre, sel, viande, matériaux de chauffage (charbon, bois, coke) et matériaux de construction.



Vue générale des dépôts.

La vente en est effectuée en gros et en détail, c'est - à - dire directement au consommateur, dans les magasins des Etablissements d'articles de consommation et de denrées coloniales au nombre de 70, dé 14 boucheries et de 60 dépôts de matériaux de chauffage.

De plus, les Etablissements Municipaux d'Approvisionnement de la Ville de Varsovie possèdent toute une série d'entreprises, ayant pour but de réduire les prix de revient des principales sections commerciales, telles que: dépôts publics avec magasins pour articles francs de douane et francs d'accise, assurance de marchandise et l'encaissement office pour réclamations de chemins de fer, expédition de chemin de fer et expédition douanière, succursale à Gdańsk, parc de chevaux et garage pour automobiles. Ils produisent aussi du pain dans leurs deux boulangeries. Actuellement, les Etablissements Municipaux de l'Approvisionnemet de la Ville de Varsovie ont procédé à la construction d'une grande boulangerie mécanique et aux réparations des élévateurs pour céréales.

Le chiffre d'affaires des Etablissements Municipaux de l'Approvisionnement de la Ville de Varsovie s'est élévé en 1926 à 72½ millions de zlotys.

Le Conseil de l'Administration se compose de MM. A. Baryka, président; St. Zieliński, viceprésident; Dr. Z. Bychowski, A. Sturm, J. Żerkowski membres et H. Wyczółkowski directeur.

La direction se compose de M. H. Wyczółkowski directeur et de MM. J. Wyrzutowicz, E. Wolfram, W. Bucelski et E. Paprocki, vice-directeurs.



Déchargement des marchandises du dépôt.



Intèrieur d'une épicerie municipale.

Les l'âches les plus urgentes de la communication urbaine à travers la Vistule.

La situation géographique de la Capitale de l'Etat Polonais, se trouvant au centre même de l'Europe, sur la voie principale unissant l'Occident à l'Orient, et de plus, au bord de la grande et belle Vistule, la reine de nos rivières, doit être considérée comme une des plus heureuses. C'est précisément cette rivière qui assure à Varsovie de nombreux avantages, tant au point de vue esthetique qu'au point de vue sanitaire et économique.

Au point de vue esthetique, en procurant de magnifiques promenades sur les boulevards, d'où s'entend une belle vue sur les parcs de faubourg de Praga et le panorama de Varsovie; au point de vue sanitaire en fornissant à Varsovie des masses d'air vif et pur, rafraichissant l'atmosphère étouffante du centre de la ville, et en même temps en servant de terrain de tous les sports aquatiques, si salubres aux hommes; et enfin, sous le point de vue économique, en facilitant le transport par voie aquatique des articles de première nécessité, des matières premières, (charbon, bois, pétrole, céréales etc.) et vice versa, en facilitant l'exportation des produits industriels à Gdańsk, et, — ce qui s'en suit, dans les pays d'outre mer.

Cependant, si la Vistule procure à la Ville de nombreux avantages, par contre, elle inflige aux autorités de l'Etat et de la Municipalité certains devoirs, et notamment elle les oblige à régler ses quais, à construire des ports et des grands ponts, unissant les deux rives.

En fait de ponts, — Varsovie n'en possède que trois à peine, chiffre infime, si nous tenons compte, que Londres en possède 12 (à travers la Tamise), Paris — 30 (à travers la Seine), Vienne 6 (à travers le Danube) et que même Pétersbourg en possède 6 (à travers la Néva).

Le nombre insuffisant de ponts à travers la Vistule entrave d'une manière déplorable le développement de la Grande Ville de Varsovie, et surtout celui des quartiers du faubourg de Praga, possèdant de vastes territoires inhabités et occasionne la surpopulation du centre de la Ville, possédant un excès de population jusqu'à 126 habitant par immeuble, chiffre dépassant de beaucoup les normes étrangères, s'élevant pour Londres et Paris à 8, éventuellement à 38 habitants.

Le manque d'un nombre suffisant de ponts entraine aussi de grandes difficultés de communication et d'énormes pertes matérielles pour la population, forcée de transporter ses marchandises d'une rive sur l'autre, non pas par la voie la plus courte, mais par la voie circulaire avec une perte considérable de temps et d'argent.

Cependant, du nombre des trois ponts existants (l'ancien pont du chemin de fer près la Citadelle, le pont Prince Poniatowski et le pont Kierbedz), il faudrait éliminer presque absolument le pont près la Citadelle, comme étant construit par le gouvernement russe pour le chemin de fer circulaire et des buts stratégiques, et possédant une costruction



Bronisław Plebiński
Ingénieur de Communication.
Administrateur de la reconstruction du pont Prince J. Poniatowski.
ancien chargé de cours de la Polytechnique de Varsovie et de la S-té des Cours Techniques.

de fer surannée et trop peu solide, ne pouvant pas endurer le mouvement de voitures actuel, ainsi qu'un plancher en bois de très peu de largeur, enfin toute une construction en bois, facile à s'enflammer. Ce pont, construit partiellement en 1915 et reconstruit ensuite en 1920 sous la direction du soussigné, pour satisfaire aux besoins de l'Armée Polonaise, a prouvé son utilité pendant la défense de la Capitale contre l'invasion bolcheviste et a mérité une vive reconnaissance de la part des Varsoviens. Cependant, vu les arguments précités, il ne saurait plus avoir d'importance en fait de communication.

Le deuxiéme des ponts énumérés ci - dessus, le pont Prince Joseph Poniatowski, récémment reconstruit, sert plutôt de lieu de promenade, car vu son éloignement du centre de la ville, il est moins commode pour le trafic commercial et industriel.

Le seul pont ayant une importance commerciale et de transit c'est le troisième des ponts énumérés ci-dessus, le pont Kierbedź, unissant le quartier de la Vieille Ville et les environs du Château avec le faubourg de Praga et la gare de Wilno, et concentrant la plus grande partie du mouvement de la capitale de toute espèce. De l'importance de ce mouvement témoignent les données statistiques, démontrant que environ 4.000 voitures de toute espèce traversent ce pont par jour. Cette intensité de circulation si imposante, en rapport avec la largeur insuffisante de sa chaussée (10 mètres) et le danger de la prompte usure de la construction en fer ainsi que des matériaux en bois, ayant servi à sa construction, exigeant de réparations presque incessantes, fait que, malgré une surveillance des plus attentives de la part de la Section Technique de la Municapalité, la cicurlation à travers ce pont est bien souvent interrompue ou même arrétée, grâce à quoi des rangées innombrables de voitures, attendant leur tour de traverser le pont, occasionnent une perte de temps considérables tant aux voyageurs, qu'aux habitants de la Ville et de ses environs.

Les pertes essuyées par la vie commerciale et industrielle sont bien plus considérables encore, vu qu'une partie de chariots à marchandises et de camions transportant des matériaux de construction et des articles de consommation des environs de la ville situés sur la rive gauche, doit être dirigée par la Section du Mouvement des voitures du Commissariat de Gouvernement de la ville de Varsovie par la voie circulaire, à travers l'ancien pont de chemin de fer près la Citadelle, ou bien par le pont Prince Joseph Poniatowski, en perdant de cette manière plusieurs heures par jour. Admettant une perte matérielle de 2 Zł. par camion et admettant, de plus, le chiffre de 5.000 camions et chariots environ, obligés de faire chaque jour ce voyage circulaire, les pertes essuyées par l'industrie et le commerce pourraient être évaluées approximativement à 10.000 Zł. par jour, soit environ 4.000.000 Zł., par an, et en y ajoutant les pertes souffertes par la circulation des passants à 10 millions de zlotys annuellement, sans compter les pertes supplémentaires.

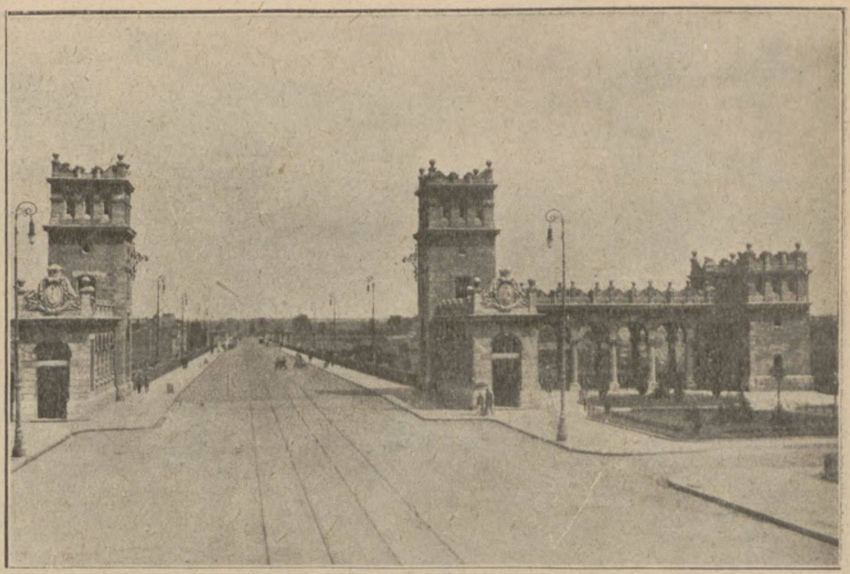
Or, cette somme constitue la moitié des frais de construction d'un pont, ce dont il résulte que les frais de cette construction seraient amortis dans le courant de deux ans; et de plus, le bénéfice net se présenterait sous la forme d'une nouvelle artère de communication, embellissant la ville et lui garantissant un développement ultérieur dans la direction du faubourg de Praga.

Le projet de reconstruction et d'agrandissement de la Ville prévoit la construction de trois ponts nouveaux: un dans les environs de Żoliborz, le deuxiéme, du côté de Czerniaków et enfin un troisième — en face de la rue Karowa.

Tous ces trois ponts sont urgents et indispensables, tant au point de vue économique qu'au point de vue stratégique, cependant la plus urgente est la construction du pont de la rue Karowa, qui unira le centre de Varsovie, — notamment la place de Théâtre et la place de Saxe, ainsi que les quartiers commerciaux du faubourg de Praga avec la gare Orientale en allégeant le pont Kierbedź.

Les premiers qui se sont rendu compte de l'importance d'un nouveau pont pour Varsovie ce sont M. Ladislaw Jabłoński ancien Président de la Ville de Varsovie ainsi que son Président actuel M. Słomiński, qui, ayant témoigné un vif intérêt à cette affaire, ont chargé de faire introduire au bilan de l'année prochaine la somme de 100.000 zl. indispensable pour les études préparatoires.

Il n'y a pas à douter que le Conseil Municipal récemment élu, possédant parmi ses membres des citoyens éminents et de haute intelligence, et qui se propose de mettre en exécution des projets de construction trés étendus, partagera l'opinion de M. l'Ingénieur Słomiński de la nécessité d'un nouveau pont et confirmera le crédit, peu important du reste, en commençant par là la construction du nouveau pont et se créera un beau monument attestant son activité.



Le pont du Prince Joseph Poniatowski.

Ingénieur Bronislas Plebiński.

Société par actions „K. Rudzki et Cie" à Varsovie

La Société posséde deux fabriques:

1) à Varsovie, 3, rue Fabrycznna,

2) à Mińsk Mazowiecki, dans les environs de Varsovie (entreprise la plus importante de construction de ponts en Pologne).

Voici les spécialités du cette Société:

Construction de ponts, de caissons de viadues, de hangars, de tours ainsi que tous travaux de construction metallurgique.

Installation complètes d'aqueducs pour villes et pour chemins de fer, installations contre l'incendie avec extincteurs dinser.

Moulage en fonte, voues et autres parties de wagons et de machines. Petits moulages en reponse.

Enclumes en forte, systéme „Hercule", pesant jusqu'à 300 kg. la pièce.

Turbines hydrauliques, systéme „Francis", de puissance exigée, à reglage automatique ou à la main.

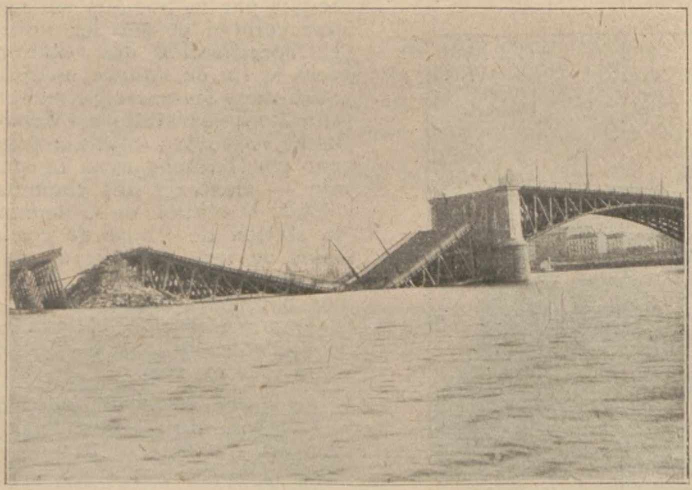
Leviers de différents systémes. (Grues tournantes).

Constructions de chemins de fer, aiquilles et plaques tournantes et antres accessoires.

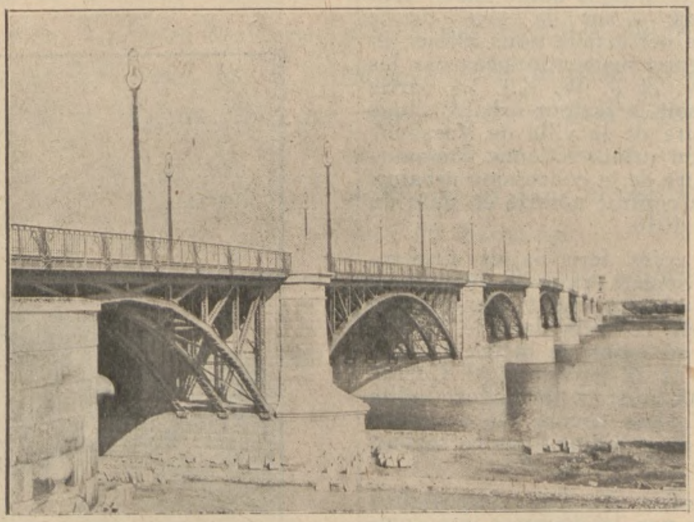
La Société a exécuté en Pologne ainsi qu'en Russie d'Europe et d'Asie une suite de travaux importants, elle a construit plus de 30 ponts de plus de 200 m. de longueur, 100 ponts environ de 75 à 200 m. de longueur et quelques centaines de pons plus petits.

Mentionnons parmi ces ponts celui sur l'Amour près de Khabarovsk d'une longueur de 2.600 m., c'est le pont le plus long du continent dont le poids des supports en fer se monte à 18.000 tonnes.

La Société a construit des aqueducs sur 37 lignes de chemins de fer en Pologne et en Russie, avec 600 gares et 2.000 km. de couvertes d'eau. Entre 1922 et 1923 la Société a construits 10 rèservoirs en fer, de 127 m. de hauteur chacun, pour la Société Centrale, ainsi qu'une station transatlantique de Radiotélégraphie à Varsovie. En 1912 la Société phie à Varsovie. En 1912 la Société a terminé la construction d'un pont et d'un viaduc en béton armé pour la ville de Varsovie. Ce pont, appelé par la suite: pour Joseph Poniatowski, avait été détruit en 1915 lors de la retraite de l'armée russe. Ce pont sera sous peu entièrement reconstruit, actuellement il est reconstruit à moitié est ouvert dèja à la circulation publique.



Pont Prince Joseph Poniatowski, construit en 1905 - 1912 par la S-té K. Rudzki et C-ie et détruit en 1915 par l'armée russe en retraite.



Reconstruction du pont Prince Joseph Poniatowski.

Société Industrielle des produits de graisses „Saturnia" société anonyme

La société Industrielle des Produits des Graisses: „Saturnia" Société Anonyme, a été organisée en 1921, soit au moment, ou l'initiative privée s'efforçait de reconstruire les branches industrielles déja éxistantes et détruites par suite des opérations de guerre, ou bien d'organiser des nouvelles industries, non connues ou peu développées en Pologne. L'industrie des graisses et des huiles, dans l'acception mondiale de ce terme n'existait pas en Pologne avant la guerre.

Quelques dizaines d'établissements de peu d'importance, travaillant sur les territoires de la Pologne partagée, n'auraient pu aspirer au titre de grande industrie.

La Pologne, comme, du reste, les autres pays du Continent, la Russie seule excepté, est condammée à l'importation des graisses de l'étranger, la production du pays ne couvrant dans le domaine des graisses que de 55 à 60 % du besoin en fait de graisses comestibles et 15% e peine — en fait de graisses et huiles pour l'usage technique.

L'industrie des graisses et des huiles tend à produire et à offrir pour des buts de consommation toute une série de graisses et d'huiles qui autrefois n'avaient servi que pour des buts techniques:

En rapport avec cette tâche, les pays développés sous le point de vue industriel, ont développé cette industrie dans ces dernières dizaines d'années à des dimensions imposantes, en y appliquant les améliorations techniques les plus modernes.

Il est tout naturel que la Pologne tendant à se rendre indépendante de ses puissants voisins, a dû penser, elle aussi, à organiser son industrie des graisses et des huiles selon les exigences du moment.

L'industrie des graisses et des huilles, grâce à sa dépendance mondiale de l'organisation du commerce des graisses, exige des capitaux trés importants pour son financement. Or, ces capitaux ne sauraient être obtenus que dans les milieux au rapport avec l'industrie mondiale et le commerce des graisseses et des huiles.

Une groupe d'industriels polonais, après de longs efforts, a réussi á entrer en contact avec l'industrie étrangère et à l'attirer à la collaboration en Pologne.

A la suite cette entente on a pu obtenir des aides techniques pour la construction ainsi qu'un approvisionnement suffisant en matières premieres.

Bien qu'on a offert au marché des articles, jusqu'á ce jour peu connus, ils ont trouvé un débit, ce qui témoigne que, le consommateur ressentait, lui aussi, le manque d'articles d'une certaine qualité.

La Société: „Saturnia" s'est occupée tout d'abord de la production du savon. Grâce aux contrats conclus avec le capital et l'industrie étrangèrs, la „Saturnia" a réussi à obtenir une licence pour la production du savon de la marque: „Jeleń Schicht", si connue et si populaire en Pologne méridionale. Avec le temps, cette production a été développée. On y a introduit peu á peu des articles nouveaux, tels que: la glycérine, produite actuellemmt en trois qualités, des marques devenues depuis populaires: le „Saturn", le „Titan" distillée à deux reprises, la glyceryne technique et le dynamite.

La poudre pour lessive „Radion", qui a été adoptée, avec empressement par le marché, constitue actuellemnt un article de première nécessité pour chaque ménage domestique rationnel.

En 1926 la „Saturnia" a opéré sa, fusion avec l'usine de Trzebinia. En rapport avec cette fusion, l'usine de Trzebinia a été sensiblement aggrandie, tout particulièrement, sa branche des graisses comestibles, des marques généralement connues de „Ceres" et „Kunerol".

La fabrication des articles „Elida" constitue une branche séparée de production.

Les connaisseurs prétendent que tous les produits „Elida", voire: „Savon Elida", savon idéal, „Goldcream Elida", Crème Elida, chaque heure", Shampoing Elida" et autres articles encore sont estimés comme les meilleurs de leur espèce sur le marché polonais et égalent aux produits: français, anglais, et allemands, importés de l'étranger.

La Société „Saturnia" perfectionne cette branche de son activité, désireuse de ne fournir au consommateur que des marchandises de toute première qualité en un emballage esthétique. Ces articles sont actuellement considérés sur le marché comme standardisés, tant quant à leur qualité qu'a l'élégance de leur emballage.

La „Saturnia" représente presque toutes les branches de l'industrie des Graisses et des Huiles. C'est jusqu'à ce jour la plus importante entreprise, organisée sur les bases d'une production traitée rationnellement et du partage du travail bien compris.

Société anonyme des chemins de fer vicinaux de Varsovie

La Société des chemins de fer vicinaux de Varsovie exploite en vertu du décret, confirmé par le Gouvernement Russe le 2 juillet 1911 les lignes: de Grójec et de Wilanów sur la rive gauche de la Vistule et la ligne Jabłonna — Wawer - Karczew — sur la rive droite (à la suite de cet article nous allons indiquer les lignes susmentionnées par les lettres: G. W. et J. W. K.). La partie l. J. W. K., soit le secteur urbain, située sur le territoire de la ville de Varsovie, est affermé du prince Etienne Lubomirski, propriétaire de la concession urbaine, en vertu d'un contrat notarié en date du 20 septembre 1910.

Outre les voies ferroviaires susmentionnées, la Société exploite le secteur de Grójec — Nowe Miasto de la ligne de Grójec, non compris dans le décrêt; une requête au sujet de cette ligne a été présentée le 22 janvier 1920. Cependant pour des raisons formelles, ladite concession n'a pas encore été accordée (par la suite nous indiquerons ce secteur par les lettres: G. — N. M.).

La construction des voies ferroviaires concessionées par le décret a été commencée:

a) des secteurs: Varsovie—Góra Kalwaria et Piaseczno — Gołków — P. G.— au mois de mars 1898; b) du secteur: Gołków — Jasieniec (Czersk) de cette même ligne — le 21 juin 1912; c) P. W. en 1892; d) des secteurs: Varsovie — Jabłonna et Varsovie — Wawer l. J. W. K. au mois d'avril 1899 et e) du secteur: Wawer—Karczew de cette même ligne— le 4 mai 1912. La construction de l. G.— N. M. a été commencée vers la fin de 1914 par les autorités militaires russes poursuivant les plans stratégiques et continuée jusqu'à la station de Mogielnica.

A la retraite des troupes russes en 1915, les travaux déjà éxécutés ont été partiellement détruits. Au mois de juillet 1916, la Direction a procédé à la station de Nowe Miasto. Le trafic commercial a été ouvert: a) sur les secteurs: Varsovie — Góra Kalwarja et Piaseczno, Gołków 1, au mois d'octobre 1898; b) sur le secteur Piaseczno — Grójec— Jasieniec (Czersk) de cette même ligne— le 15 mai 1914; c) sur la ligne G. N. M. jusqu'à la station de Kozietuły — le 5 février 1917; jusqu'à la station de Mogielnica — le 26 octobre de cette même année; jusqu'à la station de Brzostowiec — le 9 octobre 1920, et jusqu'à la station de Nowe Miasto — le 20 septembre 1924; d) sur la ligne P. W. — en 1892; e) sur le secteur: Jabłonna — Wawer l. J. W. K. en 1900 et 9) sur le secteur Wawer — Karczew de cette même ligne — le 19 février 1914. Le trafic commercial régulier est ouvert sur toutes les lignes, excepté le secteur: G. — N. M., lequel, comme étant en cours de construction n'est ouvert que pour un trafic commercial provisoire. Le 26 juillet 1925 toutes les voies ferroviaires de la Société ont été détruites par l'ordre des autorités militaires russes, tandis que, leur parc et leur matériaux furent évacués en Russie. Après l'occupation des terrains par les autorités allemandes d'occupation, la Société a procédé à la reconstruction des voies ferroviaires détruites et le 5 février 1916 le trafic commercial a pu être repris à nouveau.

La longueur totale de toutes les lignes exploitées par la Société en 1926 avec toutes les branches, tant appartenant à la Société, que celles appartenant à des personnes privées s'élevait à 211,35 klm. dont l. G. — 125.06 klm. soit 59%; la l. W. — 35,61 klm. soit 17% et l. P. J. W. K. — 50,98 klm, soit 24%.

De la longueur totale de 211,65 klm. des lignes exploitées par la Société — 166,516 klm. sont ouverts pour le trafic régulier et 45.131 klm. (l. G. — N. M.) pour le trafic provisoire. La Société se trouve en possession de 198.027 klm. de lignes principales, les branches y compris; le secteur urbain affermé de la ligne J. W. K. les branches y compris, est de 5,5 klm. et la longueur de 20 branches appartenant à diverses usines s'élève à 8 klm.

La longueur totale des voies ferroviaires de station est de 40.504 klm. soit 19% des voies ferroviaires principales exploitées par la Compagnie. Une spécification détaillée des voies ferroviaires se trouve au chap. I part. 1 du budget pour l'année 1927.

La largeur de la voie ferrée de l. G est de 1 mètre, tandis que celle des autres voies de — 0,8 m. Les voies ferroviaires sont construites sur les terrains acquis par la Société, sur ceux affermés par celle-ci et sur les voies publiques. La spécification des stations ouvertes vers la fin de l'année opérative est indiquée dans les renseignements au plan de situation; les stations: Varsovie Grójecka et Varsovie — Wilanowska sont unies par une branche avec la station Varsovie — Centrale des chemins de fer de l'Etat; la station de Golędzinów — avec la station de Praga de ces mêmes chemins de fer. Les locaux de station, de service et d'habitation se trouvent dans les bâtiments appartenant à la Compagnie et affermés par celle ci. Chaque ligne possède ses propres ateliers pour les réparations du parc.

La force total de transport de tous les wagons de marchandises et de bagages est de 2884 tonnes. Les spécifications détaillées du parc se trouvent à la partie I du budget pour l'année 1927.

En dehors de la reconstruction de cette ligne, la Société a de plus effectué toute une série d'investissements, notamment: ont été construits de nouveaux bâtiments des stations, et adaptée aux éxigences modernes de la vie par ex. à Wilanów, à Klarysew et à Skolimów dans tous les trains a été installé l'éclairage électrique, au prix de 34,000, — dollars ont été importés deux nouveaux wagons à moteur et on a retiré les vieux wagons de voyageurs ne pouvant plus satisfaire aux besoins actuels, en les remplaçant par des wagons modernes pouvant satisfaire les exigences d'un voyageur même le plus difficile.

Actuellement la Société a élaboré les plans et devis de travaux d'investissement, embrassant la construction des voies ferroviaires nouvelles ainsi que l'aggrandissement et l'électrification de celles, déjà existantes.

Ces devis embrassent:

1) la construction des chemins de fer à voie normale avec traction électrique de Varsovie à Radom, de la longueur de 107,22 klm. et le prolongement de 63 klm. cette même ligne de Radom jusqu'à Ostrowiec;

2) l'électrification de la ligne de Wilanów — et de celle de Jabłonna — Wawer — Karczew, ainsi que la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer: du Port des Légions à Chylice, ainsi que du secteur urbain de la ligne de Grójec;

3) L'achèvement de la construction du secteur: Grójec — Nowe Miasto;

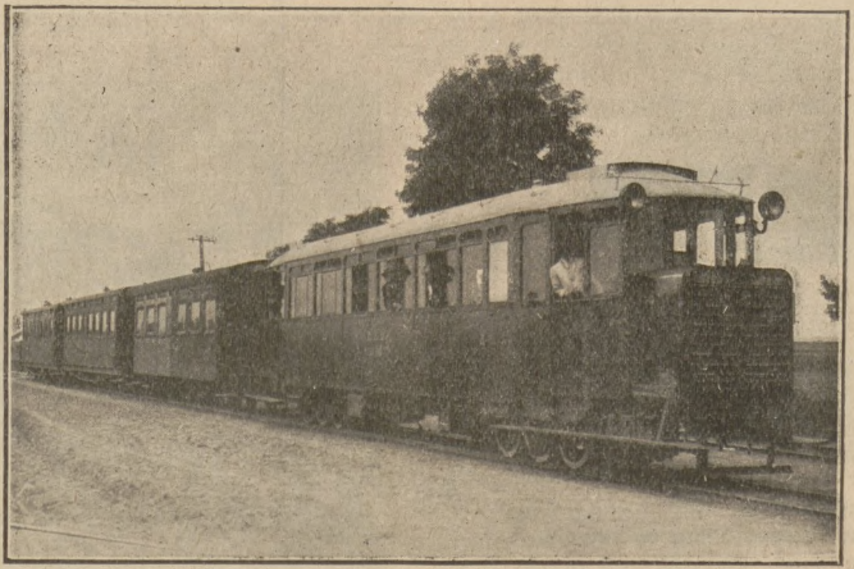
4) le prolongement du secteur: Varsovie — Karczew, jusqu'à Sobienie — Jeziory;

5) la construction d'une station électrique centrale de la force motrice de 15 mille klw. sur la rive droite de la Vistule d'une nouvelle station de rechargement, d'une station de voyageurs à Varsovie, commune pour la ligne de Grójec et celle de Wilanów.

Le capital indispensable pour la réalisation de tous ces projets s'élève à 163,700,000, Zlotys au cours actuel, cette somme contenant les frais de construction, les intérêts de l'emprunt pour la période de construction et les pertes à la réalisation des obligations.

De la réalisation de ce capital veut se charger le société Belge „Société Anonyme des tramways suburbains et vicinaux de Varsovie", dont la Société des Chemins de fer de Varsovie se trouve être le principal actionnaire.

La Compagnie a déjà réussi à obtenir le consentement du Ministre des Finances à la garantie du capital des obligations.



S-té An. des Chemins de fer vicinaux de Varsovie. Wagon à moteur.



S-té An. des Chemins de fer vicinaux de Varsovie. La gare de Most.

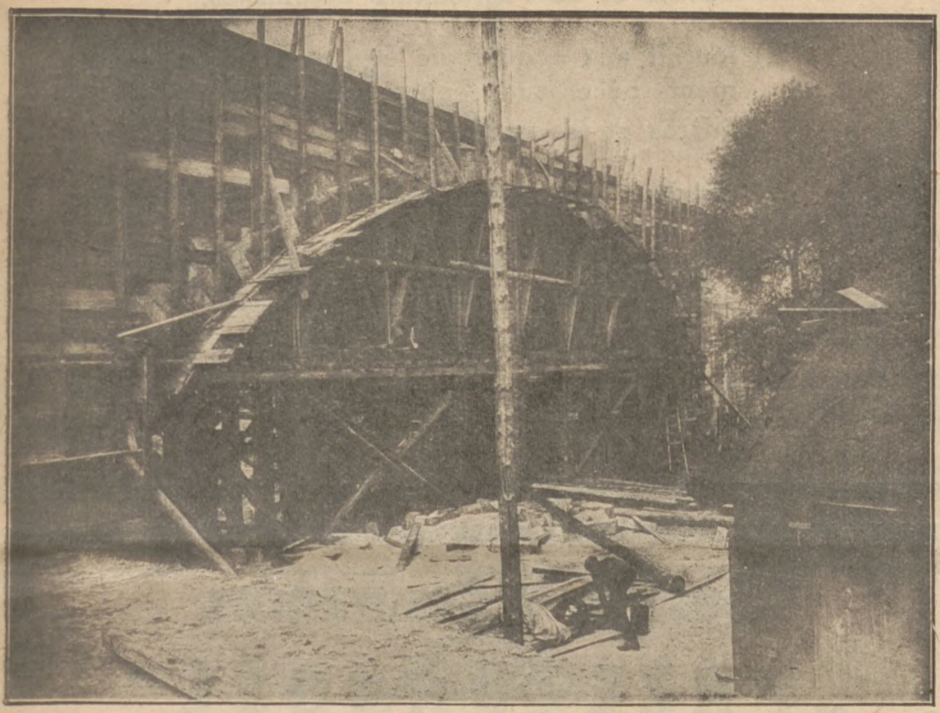


S-té An. des Chemins de fer vicinaux de Varsovie. La gare de Wilanów.

Société Polonaise de Construction

La Société existe depuis 1917. Actuellement à sa tête se trouve M. Ponikowski, ingénieur, ancien président du conseil. La Société est basée sur les principes des statuts autrichiens: elle est régie par la Direction, le Conseil d'Administration, le Comité d'Exécution et la Commission de Révision.

Le capital de fondation de la S-té s'élevant jusqu'à ce jour à Zl. 600.000, est augmenté à Zl. 1.200.000.



Grâce à une organisation énergique ainsi qu'aux bases financières bien solides, la Société, jouissant d'un large crédit dans les Banques privées et celles de l'Etat, est à même d'entreprendre des travaux plus importants du domaine de l'architecture.

Au cas de besoin, elle dispose de capitaux importants, qu'elle obtient des Banques collaborant avec elle. Il y a lieu d'ajouter que ces Banques, telles que: la Banque d'Escompte de Varsovie, la Banque par Actions, la Banque Hypothécaire de Lwów se trouvent en contact avec les Banques Etrangères. Nonobstant la crise de construction actuelle, et faute de crédit suffisant pour les buts de construction en Pologne, la Société Polonaise de Construction, organisée sur les bases solides, réussit à vaincre toutes ces difficultés et à développer favorablement son activité.

De la confiance croissante à la société témoignent les commandes augmentant d'année en année tant officielles que privées.

Parmi les travaux exécutés ces denières années par la S-té Pol. de Construction se trouvent entre autres: les pilastres du pont de chemin de fer de Varsovie, les voies ferroviaires Zgierz-Kutno; Widzew - Zgierz, le chemin de fer vicinal de Haute Silesie Dęblin, les stations des filtres, la colonie Staszyc et beaucoup d'autres encore.

Parmi le nombre des bâtiments plus importants actuellement en cours d'éxécution sont les suivants:

1) le plus grand bâtiment de Varsovie, la Maison de l'Etudiant, de 9 étages „C. A. B. P." No, 39 rue Grójecka, (toute la construction en béton armé);.

2) le Bâtiment du Musée National, Allée du 3 Mai (la longueur de la façade est de 200 mtr.).

3) Les maisons - jumelles, rue Szuster et à Henryków au nombre de 96 appartements,

4) le port commercial à la Saska Kępa.

Sous peu la S-té va procéder à la construction du Bâtiment du Ministére des Cultes et de l'Instruction Publique, Allée Szuch.

En dehors de Varsovie, la S-té construit le pont sur le Prut près Jaremcze. C'est un des plus grands ponts en pierre de l'Europe.

Résumant l'activité de la S-té Pol. de Construction, il doit être reconnu que c'est aujourd'hui une des, sociétés les plus solides dans le domaine de la construction. Sa merveilleuse organisation, basée sur des solides fondements financiers, lui garantit un développement prospère et de nombreuses années de travail.

La Société possède des Agences: à Katowice 6 rue Kościuszki à Lwów (Léopol) 6 Rue Kościuszki, à Zgierz et à Wilno.

De plus, elle ouvre et elle ferme ses Agences au fur et à mesure des travaux qu' elle exécute.

FER ET BETON

L'entreprise d'architecture „Fer et Béton" a été fondée en 1919 comme Société par actions. A la têté de cette Société se trouvent Messieurs Ladislas Krynski, Ladislas Malinowski et Venceslas Polkowski, ing.

Le capital de la Société est de 100.000 zł.

La Société „Fer et Béton" est créditée par les Banques.

Voici les Constructions executées par la Société:

L'Ecole des Officiers Ingénieurs à Varsovie.

éxécutes avec le concours de la Maison „Rudzki et Comp.".

La reconstruction de la gare et la Construction des maisons pour employés des chemins de fer, dans la périphérie de la gare de Wilno.

Les tours — réservoirs pour les acqueducs des chemins de fer sur les frontières et dans la pèriphérie de la gare de Varsovie.

Plus de 120 ponts en béton - armé de différente longueur et constructions sur les frontières.

Sont en Cours de construction:



L'Ecole Supérieure de Guerre (école de l'Etat Major). Remarque: ces travaux qui représentent une suite de grands bàtiments, ont été éxécutés au fur et à mesure des crédits donnès par le Ministre des Affaires Militaires pendant trois ans.

Les frais des travaux s'élévent à plus de 3.500.000 zł.

La Maison prés de l'hôpital à 500.000 zl.

L'Edifice Central de la Direction des Magasins Militaires à Powązki.

Les Magasins Militaires à Lublin.

Quatre hôpitaux pour les maladies contagieuses sur les frontières.

La Remise pour wagons et la Forge Mécanique de la fabrique „Llipop Rau et Loewenstein" à Varsovie.

La Halle de la fabrique Perkun à Varsovie.

Le Poste de Radio - Central Transatlantique à Powązki et le Viaduc longeant le pont Poniatowski. Remarque: Ces deux travaux ont été Les Casernes et les Maisons de rapport à Dęblin (frais de 800.000 zł. environ).

La Coopérative „Własność" rue Karowa à Varsovie. (frais de 800.000 złotych).

Les Immeubles en vente - location des officiers à Zoliborz. (frais des travaux de 1.500.000 zł. environ).

Maison de la rue Przemysłowa destinée au personnel de la fabrique du comte Ledochowski.

Cinq Maisons pour la Société Konarski (frais de 450.000 zł.).

Seize maisons à Buraków pour l'hôtel de ville de Varsovie — en tout 64 maisons et dépendances.

Remise pour wagons et Maison destinée aux employés de la Société des chemins de fer vicinaux, à Grodzisk.

La Surélévation de la Banque financière à Varsovie, rue Sienna 17.

Outre cela une suite d'autres édifices plus petits.

Entreprise de travaux de génie et de construction W. PASZKOWSKI, F. PROCHNICKI et C-o

L'entreprise portant la dénomination actuelle a été transformée en 1923 de l'ancienne Association de Construction: „Próchnicki et Reinberg" existant depuis 1909.

Les propriétaires de cette Firme sont: l'ingénieur W. Paszkowski, professeur de l'Ecole Polytechnique de Varsovie, l'ingénieur F. Próchnicki, l'architecte W. Koźniewski et S. Benzef, ancien directeur de banque, desquels l'ingénieur W. Paszkowski a la charge de la direction générale de l'association et tout particulièrement de sa section technique; l'ingénieur F. Próchnicki — de l'inspection des travaux de construction; l'architecte W. Koźniewski — la section des devis et des finances.

Le capital de fondation de la raison sociale travaillant sous forme d'association à responsabilité limitée, s'élève à Zl. 200,000.

La firme travaille en stricte collaboration avec les Institutions de Banque de premier ordre.

14) Remise des tramways à Będzin de la S-té des Chemins de Fer Electriques du territoire de Dąbrowa;

15) Bâtiment de la Mission Anglicane à Varsovie;

17) Bâtiment de la S-té de Coopération des Professeurs de l'Université Libre Polonaise de Varsovie;

18) Travaux pour régler le cours du fleuve Brynica de la S-té „Saturn" sur le territoire de Dąbrowa;

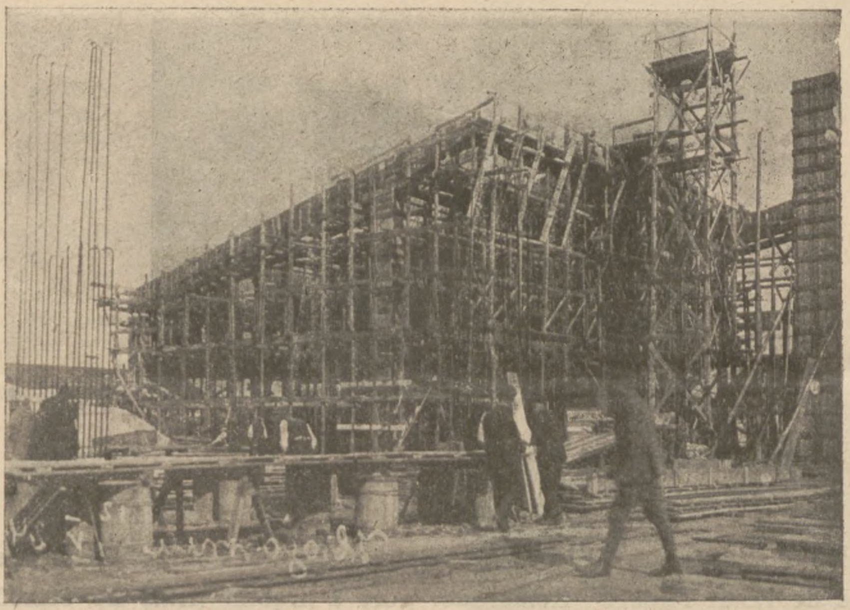
19) Reconstruction de la Fabrique de sulfates du: „Skarboferm" à Kurów, en Haute Silésie;

20) Bâtiment du Gymnase de Garwolin;

et bien d'autres travaux encore.

De plus, ont été commencés dans la période en cours les constructions suivantes:

1) Bâtiment de la Station Electrique Centrale de la Ville de Włocławek;



Les travaux plus importants exécutés dans le courant des dernières années, ou actuellement en cours sont les suivants:

durant la période 1926/27:

1) Massif des maisons d'habitation à plusieurs étages de la Fabrique d'armes de l'Etat à Radom;

2) Bâtiments de fabrique et de dépôts de la Fabrique de poudre à Zagożdżon;

3) Locaux du Corps de Garde de la sphère limitrophe du territoire de Sarny;

4) Bâtiments des Ateliers de chemin de fer à Pruszków;

5) Viaduc en béton armé des Chemins de Fer de l'Etat à Lublin;

6) Pont municipal en béton armé de la Municipalité de la Ville de Włocławek;

7) Construction de génie en béton armé à la Station des Pompes à Varsovie;

8) Travaux souterrains à la Station des Filtres de Varsovie;

9) Dépots pour marchandises libres des frais de douane de la Section d'Approvisionnement de la Ville de Varsovie;

10) Boucherie Municipale au Faubourg de Praga de la Ville de Varsovie;

11) Ateliers de Tramways, Faubourg de Wola, Varsovie;

12) Ateliers d'Artillerie au dépot d'armes Nro 2, faubourg de Praga, Varsovie;

13) Fondements en poteaux de Bâtiments de la Maison de l'Etudiant à Varsovie;

2) Deux maisons d'habitation de la S-té Militaire de Coopération de l'Institut Géographique, rue des Filtres Varsovie;

3) La Station des Pompes de la S-té Hydraulique de l'Arrondissement de Wawer;

4) Bâtiment de la Caisse Centrale des Associations Agricoles rue Warecka, à Varsovie;

5) Fondements et piliers en béton armé de son propre système pour les ponts:

a) sur le fleuve Szczara près Słonim;

b) sur le canal de Szczara;

c) sur la rivière Dzitwa près Łopienica;

d) sur la rivière Pilica à Spała;

e) sur la rivière Bystrzyca près Stanisławów;

6) Bâtiment d'Usine de la S-té Anonyme: „Jean Fruziński", rue Chocimska, Varsovie;

7) Maison d'habitation de MM. Dygat et Minkiewicz, rue des Belges;

8) Massif des bâtiments d'habitation de la S-té de Coopération: „Schron", rue Ursynowska, Varsovie;

9) Laboratoire près la boucherie de la Ville, Faubourg de Praga, Varsovie;

10) Bâtiment (second) de la S-té de Coopération des Professeurs de l'Université Libre Polonaise, rue Grójecka, Varsovie.

D'autres travaux nouveaux actuellement en train d'élaboration.

ASSOCIATION DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE POLONAISE

ZRZESZENIE

„POLSKA EKSPANSJA GOSPODARCZA"

Warszawa, Aleje Jerozolimskie 16,

Tel. 66-61.

L'Association de l'Expansion Économique Polonaise,

1) organise à l'étranger, en collaboration avec les chambres de commerce et les consulats respectifs, des expositions des produits de l'industrie et de l'agriculture polonaises;

2) fournit aux acquéreurs étrangers les renseignements nécessaires concernant les matières premières et les produits finis;

3) distribue des commandes venant de l'étranger.

Parmi ses membres l'Association de l'Expansion Économique Polonaise compte des personnalités les plus en vue dans les milieux industriels et commerciaux de la Pologne, ce qui crée les condition favorables á l'exécution prompte et avantageuse des commandes.

Société d'Assurances „PRZEZORNOŚĆ"

fondée en 1892.

Vie, Accidents, Eau, Vol, Transports.

L'assurance est la base de l'existence d'une famille, car:

elle seule assure le moyen le plus facile de réunir un capital pour la vieillesse.

elle seule assure les transports.

Les pompiers éteindront le feu, la police retrouvera les voleurs, cependant ni la police, ni les pompiers ne restitueront pas la valeur des objets brulés ou volés.

La Société par Actions „PRZEZORNOŚĆ" S. A. est actuellement organisée en la société la plus puissante mondiale d'assurances.

„The Prudential Assurance Company Limited" Holborn Bars London E. C. I. de 1848.

Direction: Varsovie, place Małachowskiego 4.

FILIALES:

Varsovie, Place Małachowskiego 4, Katowice, Warszawska 25, Lwów, Rutowskiego 8, Posnań, Plac Wolności 14, Lodz, Piotrkowska 102, Piotrków Sienkiewicza 14, Wilno, Mickiewicza 24.

Agents et Agences dans toutes les plus grandes localités de la République.



Presid. Wacław Dzierżawski membre de l'Administration et de la Direction de l'Union des Fonderies et des Emailleries Polonaises.

UNION DES FONDERIES ET DES EMAILLERIES POLONAISES,

VARSOVIE, KREDYTOWA 1

Adresse télégraphique „POLODLEM"

a assumé la vente exlusive pour la Pologne et l'Etranger des utensiles en fonte, bruts et emaillés

des fabriques suivantes:

Fabrique Suchedniowska des Fonderies S. A.
(Suchedniowska Fabryka Odlewów Sp. Akc.)

S-té de la Fabrique Czenstochovienne des Fonderies et des Emailleries „Metalurgja".
(Tow. Częstochowskiej Fabryki Odlewów i Emaljerni „Metalurgja" Sp. z o. o.)

S-té Herzfeld et Victorius.
(Tow. Akc. Herzfeld i Victoriuc)

S-té An. „Poręba".
(Towarzystwo „Poręba" Sp. Akc.)

Fonderie de l'Etat „Blachownia".
Fonderie et Emaillerie „Kamienna" Jean Witwicki.
(Państwowa Huta „Blachownia")
(Odlewnia i Emaljernia „Kamienna" Jan Witwicki)

Fonderie et Emaillerie „Słowianin".
(Odlewnia i Emaljernia „Słowianin")

S-té d'Industrie Metallurgique „Iron".
(Tow. Przemysłu Metalowego „Iron" Sp. Akc.

Fonderie et Emaillerie „Glinice".
(Odlewnia i Emaljernia „Glinice")



Ign. Jerzy Gaszyński membre de l'Administration et de la Direction de l'Union des Fonderies et des Emailleries Polonaises.

L'industrie polonaise des Fonderies et des Emailleries a opposée avec succés sa concurrence à celle du marché mondiale. Avant leur union les fabriques polonaises exportaient séparément les unes des autres, allant jusqu'à rivaliser entre elles. A présent la vente sur le marché mondiale et sur le marché polonais est concentré d'une manière rationnele. Dans bien de cas une entente a lieu avec les syndicats des pays limitrophes ce qui permet aux dètaillistes, comme aux marchands en gros de travailler actuellement dans des conditions normales.

L'industrie polonaises des Fonderies et des Emailleries a passé son èxamen pour son endurance et organisation et se trouve en voie ouverte en ce qui concerne son dèveloppement futur. L'export des utensiles en fonte, bruts et émaillés représente à l'heure qu'il est une question fort importante. A la tête du Syndicat de l'Union des Fonderies et Emailleries se trouvent comme directeurs: Mr. Wacław Dzierżanowski, ancien Directeur du Syndicat de fer-blanteries emaillée et Mr. l'Ing. Georges Gaszyński, ancien Directeur de la S-té An. Suchedniowska Fabryka Odlewów.

Le siège sociale du Syndicats est à Varsovie, rue Kredytowa Nr. 1 dans le bâtiment de la Banque Ziemiański.

INFORMATEUR

Communications, téléphone, télégraphe

Chemins de fer. Gares de Varsovie

Gare principale. Angle des Allées de Jerusalem et de la rue Marszałkowska.

Bureau d'informations ouvert tous les jours de 9 h. à 20 h. tél. 105-29.

Gare de Dantzig — près de la Citadelle.

Gare de l'Est. — Prague rue Targowa.

Les billets en vente l'avance à l'avance au bureau de voyages Drois, succursale de Varsovie: rue Marszałkowska 98; rue Widok 8, tél. 199-49; rue Nalewki 8, tél. 264-30.

Wagons-lits Faubourg de Cracovie 42 (Hôtel Bristol), tél. 6-61.

Conversation téléphonique urbaine. Prix 20 gr., on peut téléphoner des magasins des pharmacies, des cafés.

Conversation téléphonique inter-urbaine.

Les personnes ne possédant pas d'appareil, peuvent téléphoner des postes cidessous:

Varsovie: Place Napoléon.
„ rue Brukowa.
„ 79 Faubourg de Cracovie.
„ 3 rue Nowowiniarska.
„ 3 rue Fredry (fonctionne nuit et jour).

Banques

Banque d'Escompte de Varsovie 8 rue Fredro, tél. 502-61;
„ d'Escompte de Varsovie succursale urbaine, 22 rue Senatorska, tél. 89-17;
„ d'Escompte de Varsovie succursale principale 22 rue Senatorska, tél. 89-27;
„ Franco-Polonaise 4 rue Czackiego, tél. 272-95, 159-11;
„ de Commerce de Varsovie 9 rue Traugutta angle de la rue Czackiego, Siège social, tél. 92153;
„ de Commerce de Varsovie succursale urbaine, 11 rue Tłomacka, tél. 161-93;
„ de Commerce de Varsovie succursale urbaine, Nowy Świat 3, tél. 89-24;
„ de Commerce de Varsovie succursale urbaine, rue Żabia 4, tél. 278-57;
„ de Commerce de Varsovie succursale urbaine, rue Marszałkowska 50, tél. 207-80;
„ de l'Ouest, rue Fredry 6. Secrétariat, tél. 103-90;
„ de l'Ouest I succursale urbaine, Marszałkowska 98, tél. 74-55, 315-46;
„ de l'Ouest II succursale urbaine, rue N.-Świat 51, tél. 75-80, 71-61;
„ de l'Ouest III succursale urbaine rue Nalewki 25, tél. 140-83;
„ de l'Union des sociétés à revenu rue Jasna 8, tél. 86-22, 104-44;

Gendarmerie

Commandement de la 1-ere division de gendermerie rue Nowolipki 3, tél. 102-46.

Hôpital

„Omega", Al. Jerozolimska 51.

Curiosités de Varsovie

Musées et Expositions

Galerie de tableaux musée des Beaux-Arts, rue Wierzbowa 11, ouvert le mardi, jeudi et dimanche de 11-3. Entréé gratuite.

Exposition de la Société d'Encouragement des Beaux-Arts, rue Królewska 17a ouvert tous les jours de 10 h du matin à 8 h. du soir. Entrée payante.

Musée des Arts et Métiers, Chmielna 52.

Musée Municipal (galerie de tableaux) rue Podwale 15 ouvert le mardi, jeudi et dimanche de 11 h. à 3 h. L'après midi entrée gratuite.

Cabinet Zoologique, Faubourg de Cracovie 26 dans l'Université ouvert le jeudi de 12 h. à 3 h. et le dimanche de 11 h. à 3 h. Entrée gratuite.

Exposition d'antiquités, Faubourg de Cracovie 30. Ouvert tous les jours de 10 h. à 3 h.

Musée de l'Industrie et de l'Agriculture.

Faubourg de Cracovie 66, colections archéologiques, ethnographques, ouvert tous les jours, sauf le lundi, de 10 h. à 3 h.

Musée Pédagogique, rue Jezuicka 4.

Musée de l'agriculture rue Wiejska 12.

Salon artistique. F. Rychling rue Kredytowa 18.

Salon nouveau, Allée de Jérusalem 53 hôtel „Polonia" et hôtel „Bristol".

Société de protection des bâtiments historiques. Place Stare Miasta 42.

Société touristique, allée de Jérusalem 28.

Société des historiens, place Stare Miasto 32.

Musée militaire, rue Podwale 15.

Château Royal. (habitation du Président de la République).

Palais „sous le zinc" faisant corps au chateau royal.

Palais de Łazienki.

Palais du Belvédère (habitation du maréchal Piłsudski).

Palais de la place de Saxe. (Etat Majer).

Palais Brühl (Ministère des Affaires Etrangères).

Château Ujazdowski. (actuellement transformé en hôpital).

Palais Namiestnikowski, Faubourg de Cracovie 16.

Palais Kazimierzowski (l'Université).

Palais Staszyc, Nowy Świat 74.

Palais de la République (Ministère de la Justice).

Palais Zamoyski, Nowy Świat 69 (Ministère de l'Intérieur).

Palais Prymasowski, rue Senatorska 15. (Min. de l'Agriculture).

Hotel de Ville, rue Senatorska 14.

Grand Place de la Vieille Ville.

Cathèdrale St. Jean.

Colonne Sigismond III, place du Château.

Statue de Copernic, Faubourg de Cracovie.

Statue de Mickiewicz, Faubourg de Cracovie.

Statue du roi Jean III, rue Agrykola.

Palais de Wilanów. On y va par le chemin de fer de Wilanów.

Théâtres

Grand Théâtre, Opéra, place du théâtre et 21-23 rue Senatorska, tél. 241-16.

Théâtre National, bâtiment du grand théâtre, tél. 276-46.

Théâtre d'Eté, Jardin de Saxe, tél. 36-14 et 46-86.

Thèâtre Polonais, 2 rue Słowackiego, tél. 78-25.

Petit Théâtre, 5 rue Moniuszki, tél. N. 168-55.

Thèâtre 'Qui Pro Quo", 29 rue Senatorska Galerie Luxembourg, tél. 217-52.

Dancings

Hôtel Bristol, Faubourg de Cracovie 42, tél. 4-174.

Hôtel d'Europe, Faubourg de Cracovie 13, le dancing â lieu d'habitude les samedi et fêtes, tél. 4-07.

Hôtel „Polonia Palace Hôtel" vis à vis la gare principal.

Restaurant „Astorja" 64 Nowy Świat, tél. 47 - 70.

Restaurant „Oaza" 9 rue Wierzbowa, tél. 235-05.

Cinématographe

Cinéma „Casino", Nowy Świat.

Cinéma „Stylowy", Marszałkowska 112, tél. 292-93.

„Cinéma-Palace", 9 rue Chmielna, tél. 51-14.

Cinéma „Pan", 40 rue Nowy Świat, tél. 94-01.

Cinéma „Splendid", 29 rue Senatorska, tél. 203-19.

Cinéma „Filiharmonja", 5 rue Moniuszki.

Cinéma „Światowid" 111 rue Marszałkowska, tél. 239-06.

Cinéma „Wodewil", 43 rue Nowy Świat, tél. 301-90.

Cinéma „Apollo", 106 rue Marszałkowska, tél. 306-75.

„L'Imprimerie Artistique", Varsovie rue Nowy-Świat 47. Directeur de l'Agence de l'Est. **Adam Szczepanik.**

Warszawa 4 września 1927 roku.

AJENCJA WSCHODNIA

Agence Télégraphique de l'Est — Telegraphenagentur „Der Ostdienst" — Eastern Telegraphic Agency

Przedstawiciele i Korespondenci we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą.

CENTRALA: Warszawa, Nowy-Świat 16. Tel. Redakcji 244-62 i 6-56. — Adres telegr. Warszawa-Agenest. — Tel. Administracji 172-03. — Konto czekowe P. K. O. 8525.

Targi Wschodnie i Wystawa Komunikacyjna.

Lwów, 1927.

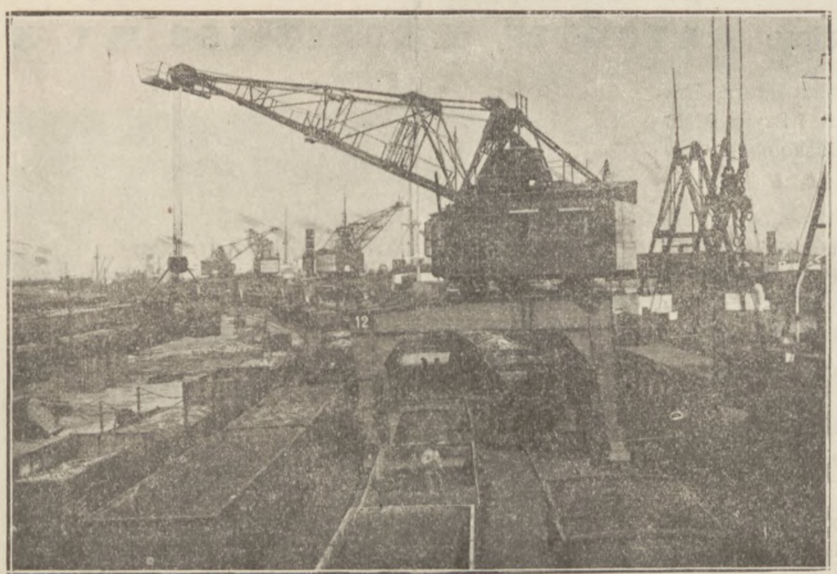
PORT GDAŃSKI

w liczbach

Port wwozowy dla Polski i Wolnego Miasta Gdańska.

Największy port wywozowy w Europie dla drzewa i nad Bałtykiem dla węgla i olei mineralnych.

Najtańszy port tranzytowy dla Czechosłowacji, Rumunji i Rosji.



Urządzenia portowe:

Linja brzegowa w porcie	29.980 m.
Powierzchnia wodna portu morskiego	200 ha
Powierzchnia wodna portu rzecznego	685 ha
Głębokość w porcie morskim	8—10 m.
Lądowe place składowe	1.900.000 m²
Place składowe wodne (dla drzewa)	2.500.000 m²

Dzwigów poruszanych elektrycznie do 10 ton nośności	47
w tej liczbie w posiadaniu Rady Portu	32
Specjalnych kranów dla przeładunku rudy	10
Kranów pływających	2
Szopy i magazyny zajmują powierzchnię	191.000 m²
Śpichrze z urzędzeniami automatycznemi do przeładowania zboża i cukru mają pojemności	160.000 ton
Cysterny dla produktów naftowych mają pojemn.	89.965 ton

Ruch okrętowy w roku 1926: Na wejściu i wyjściu było 11.870 statków morskich z 6.828.320 t. r. netto.

Ruch towarów w roku 1926. Wwóz towarów morzem: 640.696 ton, wywóz towarów morzem 5.659.605 ton.

Ruch osobowy w roku 1926. Przyjechało i wyjechało pasażerów 76 725.

Zarząd: Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku

GDAŃSK, NEUGARTEN 28-29.

Warszawa 4 września 1927 roku.

AJENCJA WSCHODNIA

Agence Télégraphique de l'Est — Telegraphenagentur „Der Ostdienst" — Eastern Telegraphic Agency

Przedstawiciele i Korespondenci we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą.

CENTRALA: Warszawa, Nowy-Świat 16. Tel. Redakcji 244-62 i 6-56. — Adres telegr. Warszawa-Agenest. — Tel. Administracji 172-03. — Konto czekowe P. K. O. 8525.

VII Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie.

Jeżeli dziś stajemy już przed VII-mą z rzędu kampanją Targów Wschodnich, to fakt ten najlepiej świadczy o żywotności i celowości tej poważnej instytucji. To też wszelkie teoretyczne rozważania i dyskusje na temat celowości Targów w Polsce wogóle a Targów Wschodnich w szczególności, muszą zamilknąć wobec faktu, że już po raz siódmy najpoważniejsze firmy przemysłowe z całego kraju, nie mówiąc o zagranicy, nie szczędząc kosztów i trudów, wysyłają do Lwowa swe wyroby, aby w okresie 10-ciodniowym wystawić je na Targach i pokazać szerokim kołom kupców i zwiedzającej publiczności i tą drogą powiększać swój rynek zbytu. Nie może ulegać wątpliwości, że firmy przemysłowe nie czynią tego dla jakiegoś ideału, lecz poprostu w dobrze zrozumianym własnym interesie, bo widzą że udział w Targach przynosi im takie korzyści, dla których warto ponieść wydatki i trudy, połączone z udziałem w Targach. Może więc przecież do sceptyków, kwestjonujących celowość Targów Wschodnich, trafi argument, że do ostatniego wysprzedane miejsca na VII Targach Wschodnich, a nawet konieczność odrzucania zgłoszeń bardzo poważnych firm dla braku miejsca nie pozwala przejść do porządku dziennego nad faktem ich istnienia. Wszak zakładów przemysłowych nie da się zachęcić li tylko względami ideowemi do wielokrotnego a w bardzo wielu wypadkach dorocznego udziału w Targach. Może się to udać raz jeden, ale częściej nie, bo przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe muszą być oparte na trzeźwej i zdrowej kalkulacji, która nie znosi wydatków nieproduktywnych. To też gdyby przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe nie widziały dla siebie korzyści z udziału w Targach, to niewątpliwie żadna siła nie zdołałaby ich na nie przyciągnąć. Zresztą nie jest rzeczą do pomyślenia, aby placówka gospodarcza, jaką są Targi Wschodnie, mogła się ostać przez siedem tak bardzo ciężkich lat powojennych w naszem gospodarstwie narodowem, o ile nie miałaby ona istotnej racji bytu. Wszak okres poinflacyjny usunął z naszego życia gospodarczego bez śladu to wszystko, co wyrosło bez rzeczywistych potrzeb i celów. Należy zaś ponadto podkreślić, że Targi Wschodnie zostały powołane do życia jeszcze w r. 1921, kiedy jako główny cel nadano im ułatwienie stosunków handlowych z Rosją i Ukrainą. Otóż mimo to, że z przyczyn od nas niezależnych stosunki handlowo-polityczne z republiką Sowietów nie ułożyły się normalnie, tak, że Targi Wschodnie nie mogły dotąd rozwinąć swej działalności na niwie stosunków handlowych polsko-rosyjskich, to jednakże zdołały się one bardzo szybko przystosować do zmienionych warunków i wziąść na swe barki takie zadania, jakie dyktowała potrzeba chwili. Czyż nie jest to także dowód żywotności Targów Wschodnich i czy fakt ten nie pozwala rokować nadziei, że w odpowiednim momencie potrafią one podjąć się wyznaczonej im roli? To też o ile ze wszech miar w odniesieniu do Targów Wschodnich jest pożądana rzeczowa krytyka, która może się przyczynić do wyświetlenia szeregu zagadnień związanych z polityką targową i która może dorzucić szereg nowych zdrowych i korzystnych pomysłów i projektów, o tyle krytyka ta nie może iść za daleko i kwestjonować tego, co realne życie gospodarcze uznało za potrzebne i pożyteczne. W przeciwnym bowiem razie krytyka wchodzi w nierealne rozważania teoretyczne i zaciemnia faktyczny stan rzeczy. Jeżeli zaś oprzemy się na podstawie faktów, wówczas daleko łatwiej nam przyjdzie wyświetlić następujące zagadnienia z dziedziny polityki targowej.



Nocne zdjęcie z dworca kolejowego we Lwowie.

VII. Targi Wschodnie odbędą się poniekąd w atmosferze przełomowej, która powinna dodać tej placówce nowych sił do dalszej pracy na niwie gospodarczej. Przedewszystkiem rok bieżący jest niemal pierwszym rokiem bardziej normalnych stosunków gospodarczych w Polsce od r. 1918. To też oczekiwać należy, że VII Targi Wschodnie będą targami w ścisłem tego słowa znaczeniu, t. zn., że dadzą one sposobność naszym sferom handlowym i przemysłowym do zawierania tranzakcyj handlowych na szerszą skalę. Jest to rzecz istotna dla rozwoju naszych Targów, jednakże ściśle uzależniona od ogólnego położenia gospodarczego. Gdy więc kryzys gospodarczy wyszedł już obecnie z fazy nasilenia i nastąpiło pewne ożywienie obrotów handlowych, odbije się to niewątpliwie dodatnio na wynikach tegorocznych Tarków Wschodnich. Pozatem do ożywienia tempa handlowo-targowego przyczyni się także i ta okoliczność, że w tym roku po raz pierwszy odbędą się na Targach Wschodnich. Targi zbożowe na prawach giełdy.

Dalej ważnym momentem dla przyszłości Targów Wschodnich jest fakt, że w tym roku sfery gospodarcze m. Lwowa zorganizowane pod egidą lwowskiej Izby handlowej i przemysłowej w Komitecie obywatelskim dla popierania Targów Wschodnich przystąpiły do ścisłej współpracy z władzami kierowniczemi Targów Wschodnich, a to w tym celu, aby placówka ta jako par excellence gospodarcza rozwijała się nadal w ścisłem oparciu o sfery gospodarcze. Zawiązany Komitet Obywatelski nawiązał już odpowiednią łączność ze sferami gospodarczemi innych dzielnic, jak też z Centralnemi organizacjami gospodarczemi w Warszawie, wobec czego należy oczekiwać, że polityka Targów Wschodnich w oparciu o sfery gospodarcze wyda jeszcze bardziej dodatnie rezultaty.

Tak więc w okres VII kampanji wchodzą Targi Wschodnie pod korzystnemi auspicjami ze względu na poprawę ogólnego położenia gospodarczego, a równocześnie wzmocnione poparciem i autorytetem sfer gospodarczych. Jest to tem bardziej ważne i doniosłe, że zadania lwowskich Targów tak w kierunku odbudowy zaniedbanego rynku wewnętrznego wogóle, a na Kresach Wschodnich w szczególności, jak i w kierunku współpracy w naszej polityce eksportowej są olbrzymie. Zadania te tem silniej wyłaniają się obecnie, gdy nastają warunki normalnej i celowej pracy gospodarczej.

Dr. Michał Jasiński.

Wystawa komunikacyjna we Lwowie.

Urządzenie Wystawy Komunikacyjnej we Lwowie w czasie trwania Targów Wschodnich było myślą szczęśliwą. Przedewszystkiem ze względu na dużą frekwencję Targów Wschodnich liczba zwiedzających Wystawę Komunikacyjną będzie poważna. Pozatem Lwów, jako miasto, leżące na głównej drodze z Zachodu na Wschód, odgrywa pod względem komunikacyjnym rolę doniosłą, która będzie jeszcze wzrastała w miarę rozwoju naszej ekspansji na Wschód.

Zagadnienia komunikacyjne wybijają się dzisiaj na czoło życia gospodarczego. W okresie walki o rynki zbytu najlepsze rezultaty osiągają państwa, mające dobre i tanie środki komunikacyjne. Można powiedzieć, że obecnie bije konkurenta ten kraj, który nietylko taniej sprzedaje, ale również szybko i punktualnie dostarcza. A to zależy od stanu komunikacji lądowej, wodnej, a nawet napowietrznej, w danym kraju.

Polska, posiadająca pod względem położenia geograficznego kontury, zbyt wydłużone na południowo-wschód, jest siłą rzeczy znacznie oddalona od portów i granic zachodnich. Nasze bogactwa naturalne skupiają się przeważnie na południu i wschodzie kraju. Nie jesteśmy w tak szczęśliwem położeniu, jak np. Anglja, której przemysł węglowy koncentruje się w pobliżu wybrzeży morskich i wielkich portów. Nasz węgiel, drzewo, nafta, żelazo i t. d. przebywają setki kilometrów aby dostać się do Gdańska lub Gdyni.

Te kilka uwag dowodzi, że dobra komunikacja, decydująca, jak już powiedzieliśmy, o rozwoju gospodarczym państw, ma u nas większe znaczenie, niż gdzieindziej. To też dążenie rządu i sfer gospodarczych do jaknajwiększej rozbudowy środków komunikacyjnych powinno spotkać się z ogólnem uznaniem, gdyż przy wadliwej lub niewystarczającej sieci komunikacyjnej nie rozwiniemy się należycie pod względem gospodarczym, ani nie wyzyskamy odpowiednio konjunktur w handlu światowym, jak naprz. w czasie strajku angielskiego.

A więc wszelka akcja propagandowa w kierunku popularyzacji znaczenia dobrych środków komunikacyjnych zasługuje na powszechne uznanie, gdyż może pouczyć najszersze warstwy, czem w życiu narodów i jednostek jest dobra komunikacja. Nie masz bez niej ani rozwijającego się handlu, ani tanich produktów, ani skutecznej obrony państwa.

Jak z powyższego wynika, Pierwsza Wystawa Komunikacyjna we Lwowie ma wielką rację bytu i duże zadanie do spełnienia. Jesteśmy pewni, że spotka ją powodzenie w postaci jaknajwiększej frekwencji i popularności.



Minister Komunikacji, p. inż. Paweł Romocki.

Komitet Organizacyjny.

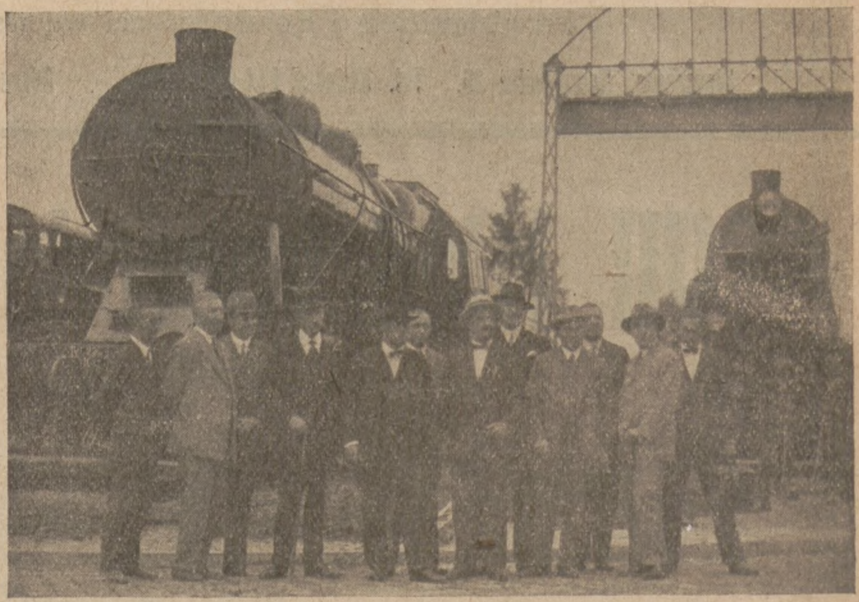
Wystawy Komunikacyjnej we Lwowie.

Przewodniczący Komitetu Ministerjalnego — inż. Witold Czapski, Dyrektor Departamentu Eksploatacyjnego.

Członkowie Komitetu:
Inż. Adam Frank, Naczelnik Wydziału.
Inż. Stanisław Wasilewski, Naczelnik Wydziału.
P. Franciszek Uhniat, Naczelnik Wydziału.
Inż. Józef Wołkanowski, Naczelnik Wydziału.
Inż. Adam Tuz, Naczelnik Wydziału P. K. P.
Inż. Mieczysław Stodolski, Radca Ministerjalny.
Pan Józef Frank, Radca Ministerjalny.
P. Władysław Chmielewski, referent.
P. Aleksander Luciński, pom. ref.

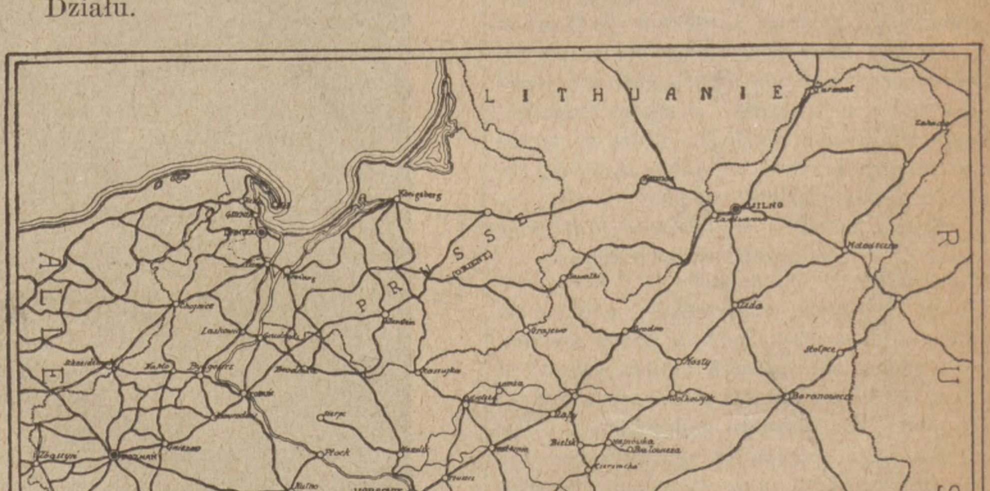
Komitet Wykonawczy.

Przewodniczący Komitetu Dyrekcyjnego — Prezes Dyrekcji Paweł Prachtel Morawiański, inż.
Członkowie:
Inż. Eug. Völpel, Naczelnik Sekcji—Lwów I.
Inż. Wacław Paliszewski, St. Referent.
Dr. Adrjan Demianowski, Lekarz Sanitarny.
Inż. Jan Bruski Kacyna, Referent.
Inż. Tadeusz Schneider, Referent.



Członkowie Komitetu Wykonawczego Wystawy Komunikacyjnej z przewodniczącym Komitetu dyrekcyjnego, Prezesem dyrekcji inż. Rachtel-Morawiańskim.

Inż. Karol Matkowski, Kier. Działu.
Inż. Juljusz Mańkowski, Kier. Działu.
Inż. Władysław Skałowski, Kier. Działu.
P. Władysław Groszek, St. Asesor.
P. Eug. Postulka, Asesor.
P. Piotrowski Władysław, adjunkt.

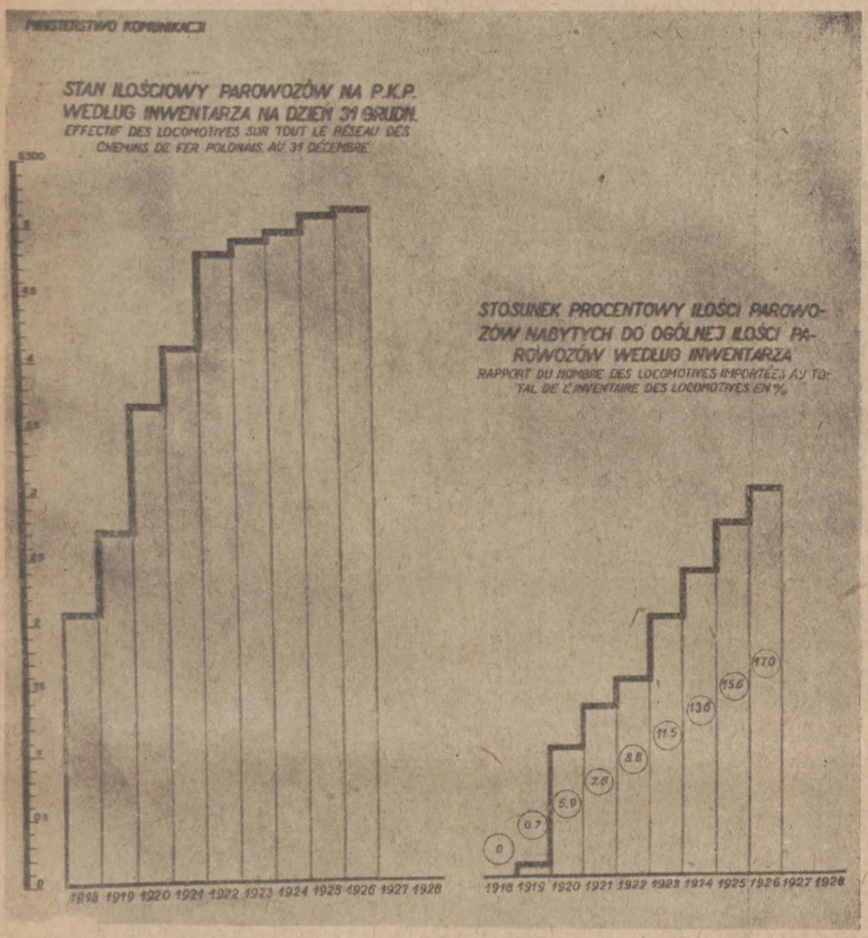


Mapa sieci polskich kolei państwowych.

Ministerstwo Komunikacji na Wystawie Komunikacyjnej.

Polskie koleje państwowe 1919--1926.

W listopadzie 1918 r., w wyniku wielkiej wojny europejskiej, ziemie polskie, podzielone i znajdujące się od 120 lat pod panowaniem Rosji, Niemiec i Austrji, zostały znów zjednoczone i utworzyły państwo niepodległe. Proces ustalenia ostateczny granic, wskutek wojny polsko - rosyjskiej w roku 1920 i plebiscytu na terytorjach spornych, trwał jednak jeszcze cztery lata. Część kolei we wschodnich prowincjach znajdowała się w czasie wojny polsko-rosyjskiej w zarządzie wojskowym, a w b. zaborze niemieckim początkowo w odrębnym zarządzie. Wskutek tych przyczyn cała sieć kolejowa polska znalazła się pod jednolitym zarządem centralnym dopiero w r. 1923.



Ogólna długość polskich kolei normalnotorowych w końcu r. 1926 wynosiła 17.118 km, w tej liczbie:

1)	odziedziczonych po państwach zaborczych	14.885 km
2)	prywatnych, eksploatowanych przez Państwo	1.573 „
3)	wybudowanych przez Polskę	520 „
4)	kolei na terytorjum Wolnego Miasta Gdańska	140 „
	Razem:	17.118 km

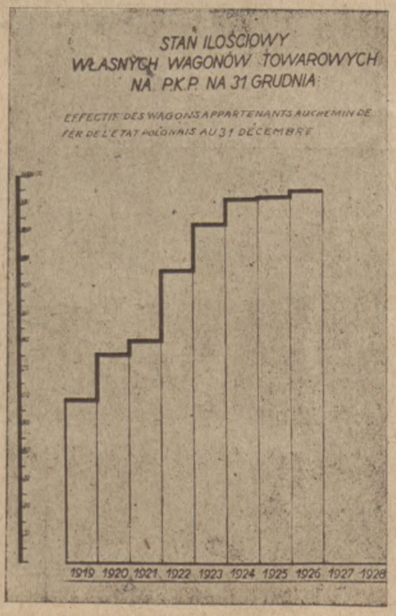
Prócz tego Polska posiada 3751 km. kolei wąskotorowych w tej liczbie:

1)	eksploatowanych przez Państwo do użytku publicznego	1.842 km
2)	państwowych gospodarczych	516 „
3)	samorządowych i prywatnych	1.393 „
	Razem	3.751 km

Ogólna długość kolei normalno i wąskotorowych wynosi 20,869 km. Pod względem długości sieci kolejowej Polska zajmuje w Europie piąte miejsce (po Rosji, Niemczech, Francji i Anglji).

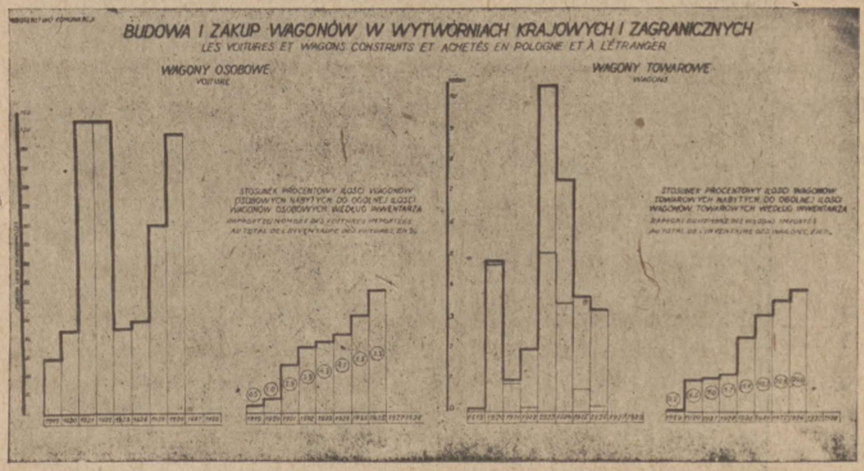
Sieć kolejowa dostała się Polsce od państw zaborczych w stanie wadliwym co do swego rozplanowania, niejednolitym co do gęstości i w przeważnej części bardzo zniszczonym. Państwa zaborcze budowały koleje na ziemiach polskich dla swoich potrzeb gospodarczych i strategicznych, i dlatego rozplanowanie ich po zjednoczeniu w wielu wypadkach nie odpowiada potrzebom Państwa Polskiego. Gęstość sieci na jednostkę powierzchni, dorównywająca w b. zaborze niemieckim gęstości państw zachodnio-europejskich, w b. zaborze austrjackim jest dwa razy, a w b. zaborze rosyjskim trzy razy mniejsza. Stąd wynika potrzeba budowy nowych przeszło 300 mostów dużych, 1800 małych, połączeń kolejowych i rozwoju sieci na obszarach, najgorzej uposażonych w koleje, niezależnie od warunków ekonomicznych, uzasadniających potrzebę tego rozwoju.

Zniszczenia urządzeń kolejowych wskutek działań wojennych dotknęły prawie cały obszar b. zaboru rosyjskiego i wschodniej części b. zaboru austrjackiego. Zburzono przeszło 500 dworców kolejowych, 3000 domów mieszkalnych. 100 parowozowni i warsztatów, 470 stacyj wodnych i wież ciśnień i t. d. Połowę tych budowli już odbudowano, koszt robót pozostałych do wykonania wyniesie jeszcze około 120 milj. złotych*).



Prócz zburzenia tak znacznej ilości budowli wojna poczyniła ogromne zniszczenie urządzeń kolejowych wskutek braku w ciągu kilku lat należytej ich konserwacji. Szczególniej stan podkładów i budynków, a po części i szyn, był bardzo zły. Obecnie te braki są już prawie zupełnie usunięte, i koleje polskie wstąpiły na drogę normalnej konserwacji swych urządzeń.

Stan taboru kolejowego, który dostał się Polsce początkowo był wogóle jeszcze gorszy, a ilość jego zupełnie niedostateczna. Wprawdzie potem Polska otrzymała jeszcze pewną ilość taboru od Niemiec i Austrji w stosunkowo lepszym stanie, ale wszystko było niedostateczne. Naprawnie taboru były w znacznej części zniszczone lub ogołocone z obrabiarek, wytwórni nowego taboru na ziemiach polskich nie było. W tych warunkach Polska była zmuszona zakupić pewną ilość taboru zagranicą, a nawet częściowo oddać naprawę fabrykom zagranicznym, a współcześnie otworzyć własne wytwórnie. Obecnie Polska posiada już trzy wytwórnie parowozów i pięć wytwórń wagonów, zniszczone naprawnie taboru są przeważnie odbudowane, budują się nowe naprawnie, ilość taboru jest dostateczna do dokonania potrzebnych przewozów, a nawet w okresach zmniejszonego ruchu nadmierna, procent zaś taboru, znajdującego się w naprawie, spadł do norm przedwojennych. O wysiłkach, które Polska poniosła pod względem zaopatrzenia w tabor, świadczą dane, przytoczone w następujących wykresach Nr. Nr. 1, 2 i 3, na których jest wskazany stopniowy wzrost ogólnej ilości taboru i wzrost stosunku procentowego taboru nowego do ilości ogólnej.



Ilość taboru, według inwentarza na dzień 31 grudnia 1926 r. wynosiła:

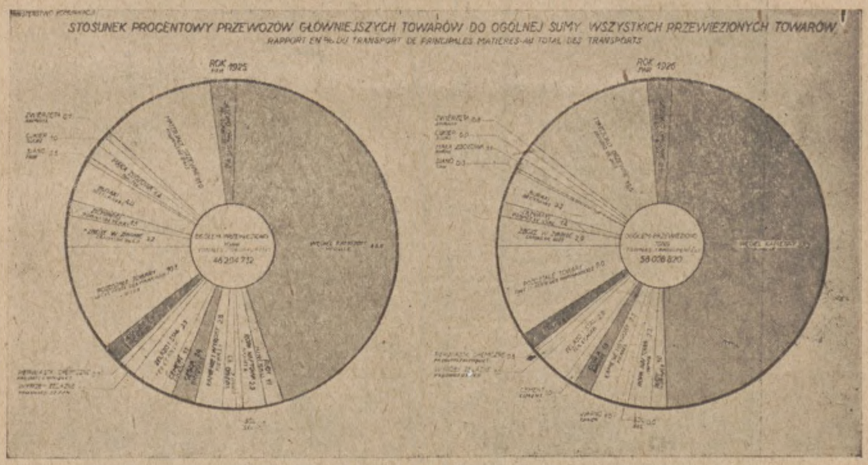
parowozów 5157 (3,01 na 10 km.);

wagonów osobowych 10.033 (5,86 na 10 km.);

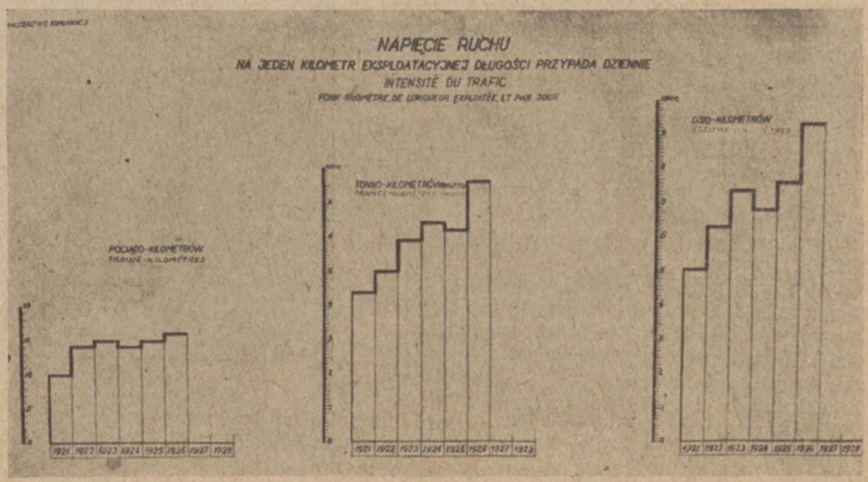
wagonów towarowych 140.355 (81,98 na 10 km.).

W ogólnej liczbie taboru na 31 grudnia 1926 r. było nowonabytych:

parowozów 17%;
wagonów osobowych 7,3%;
wagonów towarowych 24,6%.

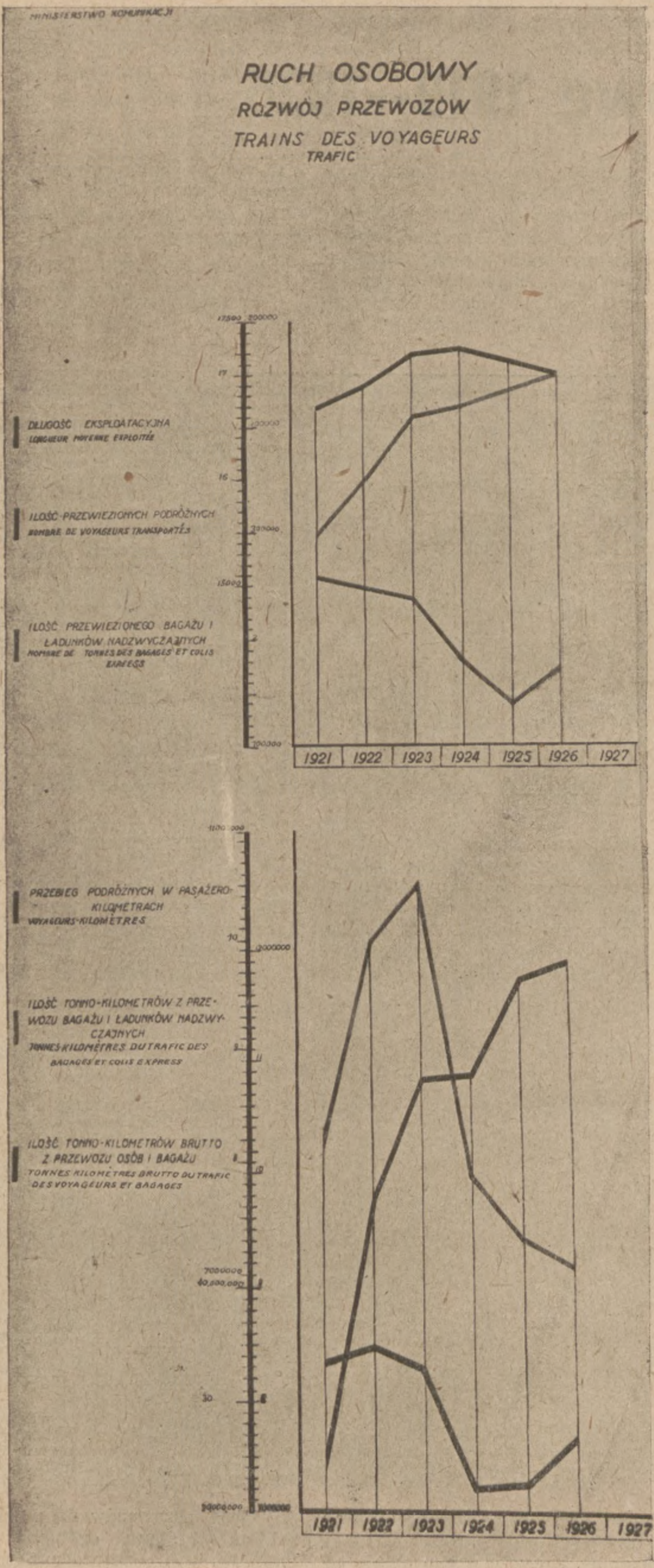


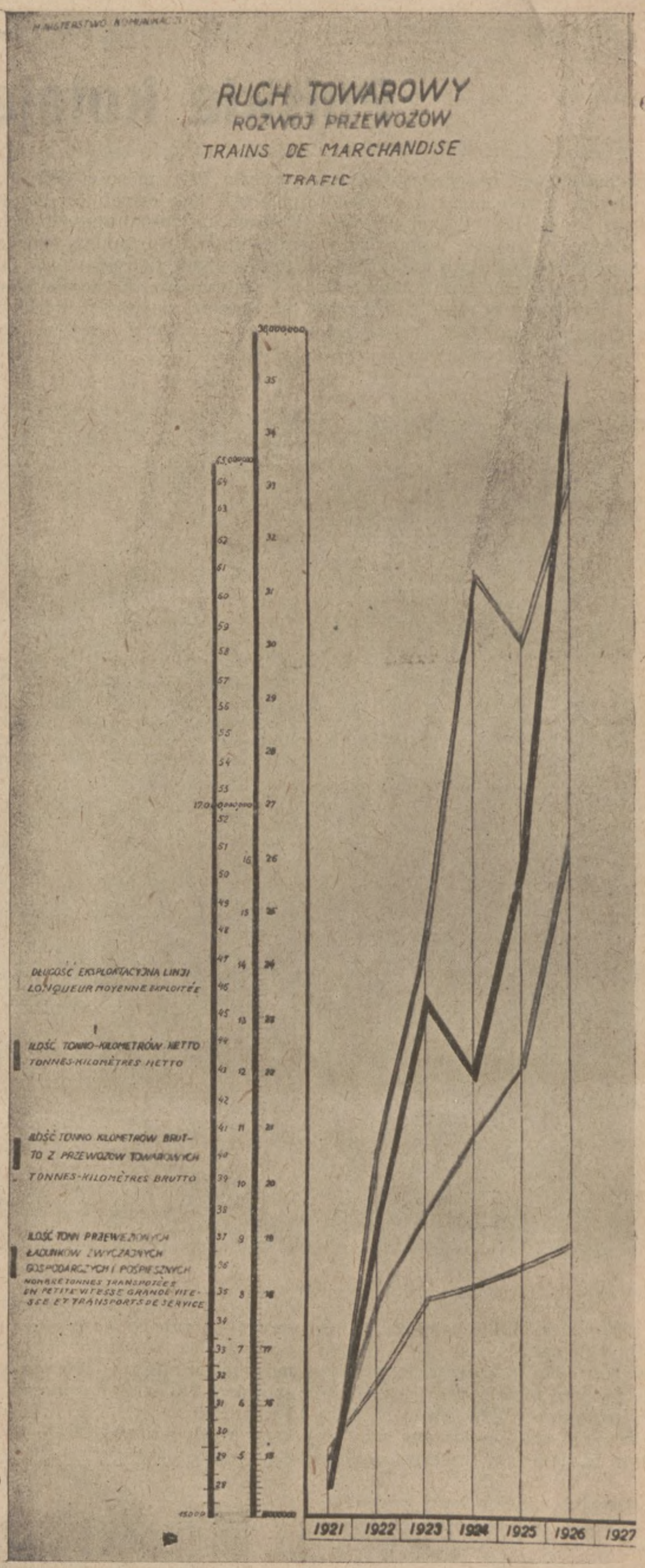
Ilość przewozów na polskich kolejach, zależna od stanu ogólnego gospodarczego Państwa, była początkowo bardzo nieznaczna. Rolnictwo na obszarach, które były terenem wojny, zostało doprowadzone do upadku, przemysł, ogołocony z narzędzi pracy i surowców, zamarł prawie zupełnie, ludność zbiedniała i musiała się obchodzi bez wielu rzeczy niezbędnych. Dopiero po ukończeniu wojny z Rosją życie gospodarcze zaczyna się powoli podnosić. Przewozy kolejowe wzrastają, czemu sprzyja spadek pierwotnej waluty marki polskiej, za którym nie może podążyć podwyżka taryf tak, że opłaty za przewozy



*) 1 złoty = 1 frankowi złotemu = 0,194 dolara.

są w rzeczywistości nadzwyczaj niskie. Zwiększająca się stopniowo ilość taboru daje możność dokonania wymaganych przewozów. Wprowadzenie od początku r. 1924 stałej waluty wywołuje załamanie się życia gospodarczego, a ustalenie współcześnie nowych taryf kolejowych, zbliżonych do rzeczywistych kosztów przewozów, wpływa ujemnie na ich ilość. Dopiero w roku 1926, wskutek długotrwałego strajku w angielskich kopalniach węgla, wzmógł się znacznie wywóz polskiego węgla zagranicę przez porty bałtyckie, przewozy kolejowe wzrosły, nastąpiło ożywienie ogólne i, chociaż obecnie wywóz węgla się zmniejszył, przewozy trzymają się na wysokim stopniu. Dane o przewozach osób i ładunków na polskich kolejach od 1921 r. do 1926 r. są wskazane w następujących wykresach Nr. Nr. 4 i 5:





W 1926 r. przewieziono:

osób 146.970 tys. z przebiegiem 6.114.842 tys. osób. — km.;

bagażu tonn 174 tys. z przebiegiem 27.417 tys. tonn — km.;

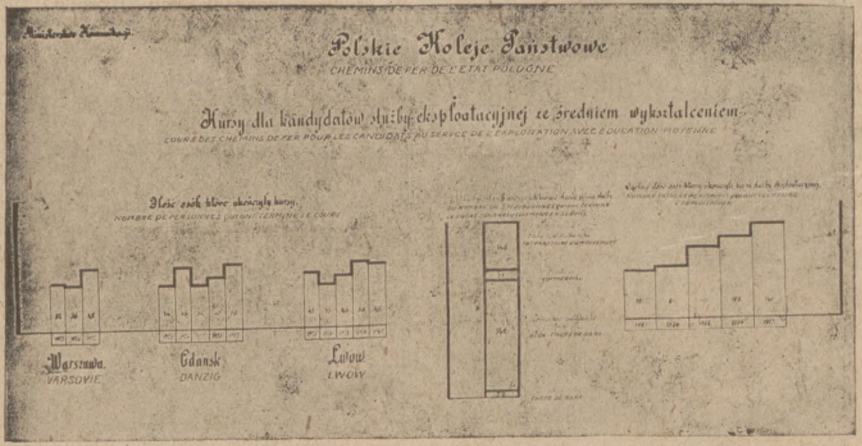
ładunków tonn 64.278 tys. z przebiegiem 16.512.171 tys. tonn — km.

Z liczby ładunków, przewiezionych w r. 1925 na kolejach polskich pierwsze miejsce pod względem ilości i przebiegu zajmował węgiel i koks, drugie materjały leśne. Dane o tych przewozach są wskazane w następujących wykresach Nr. Nr, 6 i 7:

Według wykresu Nr. 6 w 1926 r. ilość przewiezionego węgla stanowiła 48,3%, a ilość materjałów drzewnych 12,9% ilości ogólnej przewiezionych ładunków.

Według wykresu Nr. 7 z ogólnej ilości węgla przewieziono na potrzeby wewnętrzne 41%, wywieziono zagranicę 52% i przewieziono tranzytem 7%.

Z porównania danych wykresów Nr. Nr. 1, 2, 3, 4 i 5widać, że ilość osobo-km. zmniejszyła się od 1923 r. do 1926 r. Współczesne zwiększenie ilości parowozów i wagonów osobowych dało możność uruchomienia większej ilości pociągów osobowych, wskutek czego początkowe przeludnienie tych pociągów ustąpiło miejsca normalnemu zapełnieniu. W przewozach ładunków odwrotnie ilość tonno-km. zwiększyła się przeszło 3 razy, a ilość parowozów i wagonów towarowych niecałe półtora raza, to jest wyzyskanie taboru towarowego było lepsze. Dane, tyczące się pracy taboru, są przytoczone w następującym wykresie Nr. 8:



Według wykresu Nr. 8 w 1926 r. wykonano przeciętnie dziennie na 1 kilometr sieci:

pociągo-km	16.3
osio-km. wagonów	932

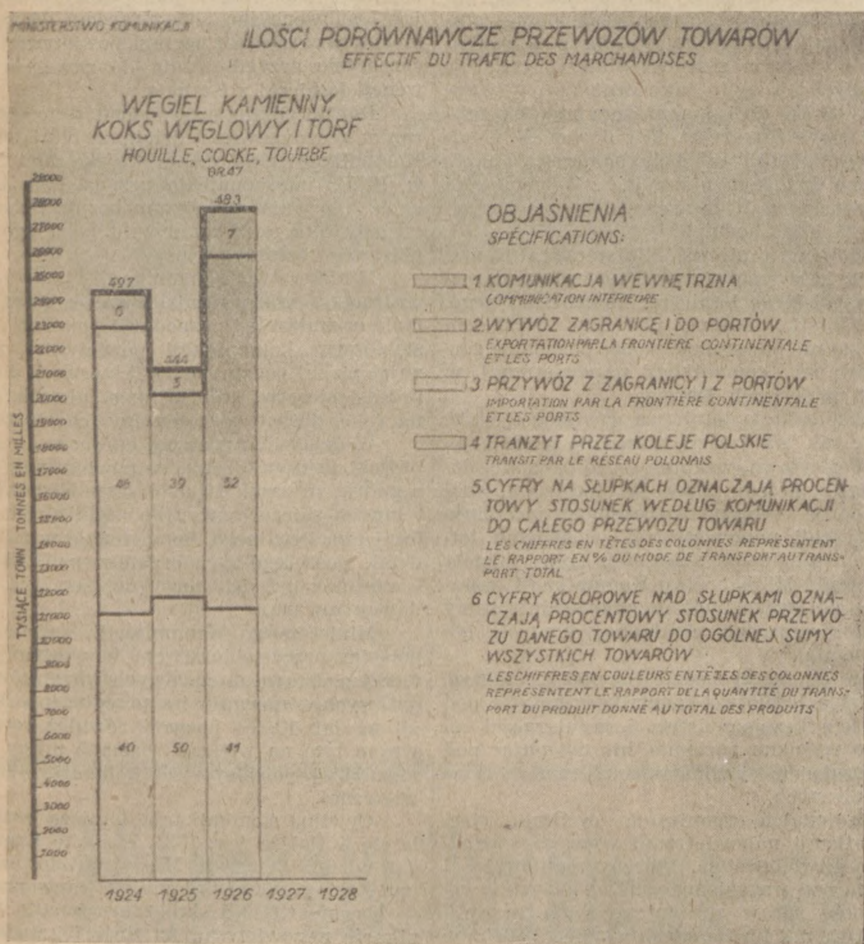
Ilość personelu na polskich kolejach jest wskazana na wykresie Nr. 9 równolegle z wielkością pracy kolei. Według danych tego wykresu od 1 stycznia 1924 r. do 31 grudnia 1926 r. przewozy wzrosły o 92%, a ilość personelu zmniejszyła się o 10% w I kwartale 1924 r. na 100.000 tonno-km. netto przypadało 6447 pracowników, a w IV kwartale 1926 r. tylko 3002.

Stan finansowy polskich kolei w pierwszych latach wobec ich zniszczenia i ogólnego zaniku życia gospodarczego nie mógł być dobry. Niestałość pierwotnej waluty nie pozwala nawet zobrazować go dokładnie. Dopiero od czasu wprowadzenia stałej waluty z początkiem 1924 r. zaczyna się okres, w którym wyniki finansowe eksploatacji kolei można już określić ściśle. Dane o wynikach eksploatacji w 1922, 1923, 1924, 1925 i 1926 r. według sprawozdań budżetowych są wskazane w wykresie Nr. 10.

Nadwyżka dochodu nad wydatkami eksploatacji w 1926 r. wyniosła 107.859 tys. złotych w złocie, a współczynnik eksploatacji (stosunek procentowy wydatków do dochodu był 83,7.

Współczynnik eksploatacji polskich kolei jest dosyć wysoki. Nie jest to jednak wynikiem nadmiernych kosztów eksploatacji. Przeciętny koszt własny, zależny od całkowitego rozchodu eksploatacji, jednego pasażero-km- i jednego tonno-km ładunków w przeliczeniu na walutę złotą jest mniejszy, aniżeli na kolejach innych państw europejskich, a przeciętny dochód z jednego tonno-km ładunków znacznie mniejszy. Polska nie ma prawie zobowiązań co do spłaty kapitałów i dlatego może w celu rozwoju swego życia gospodarczego zadowalać się taryfami o tyle niskiemi, by dochód kolei pokrywał tylko wydatki ekspoloaocji. Zwiększająca się z roku na rok gęstość przewozu ładunków pociąga za sobą zmniejszenie kosztu jednego tonno-km, a przez to zwiększa nadwyżkę dochodu.

Dla przygotowania pracowników służby eksploatacji Polskie Koleje Państwowe posiadają specjalne kursy w Warszawie, Gdańsku i Lwowie, na które są przyjmowani kandydaci ze średniem wykształceniem. Kursy te według wykresu Nr. 11 od 1923 do 1927 r. ukończyło 540 ludzi, z których 395 pracuje już na kolejach, a 145 znajduje się w szkoleniu praktycznem.



Na podstawie wszystkich powyższych danych można wyprowadzić następujące wnioski o postępach polskiego kolejnictwa w ciągu pierwszych ośmiu lat niepodległości Polski.

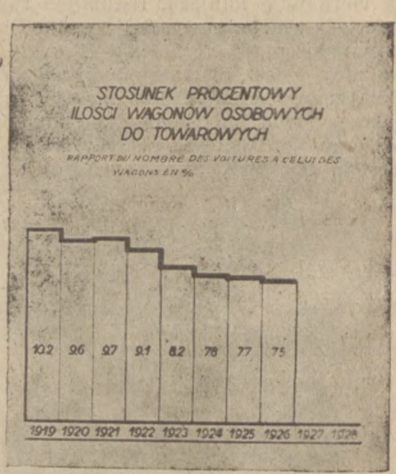


1) Sieć kolejowa, którą odziedziczyła Polska po państwach zaborczych, nie odpowiada potrzebom zjednoczonego Państwa i wymaga w niektórych dzielnicach odpowiedniego rozwoju. Wysiłki Polski w tym kierunku wobec wielu innych potrzeb ograniczyły się do wybudowania 520 km nowych linij.

2) Sieć kolejowa znajdowała się w stanie zniszczenia wskutek zburzenia w czasie wojny znacznej ilości mostów i budynków, jak również wskutek braku należytej konserwacji. Połowa budowli zburzonych jest już odbudowana, braki konserwacji wyrównane.

3) Ilość otrzymanego pierwotnie taboru była niedostateczna, a stan jego bardzo zły. części były zniszczone. Obecnie Polska posiada własne wytwórnie, mogące zaopatrywać ją w potrzebną ilość taboru, naprawnie taboru odbudowane, ilość ogólna taboru dostateczna do wykonania żądanych przewozów, ilość taboru w naprawie normalna.

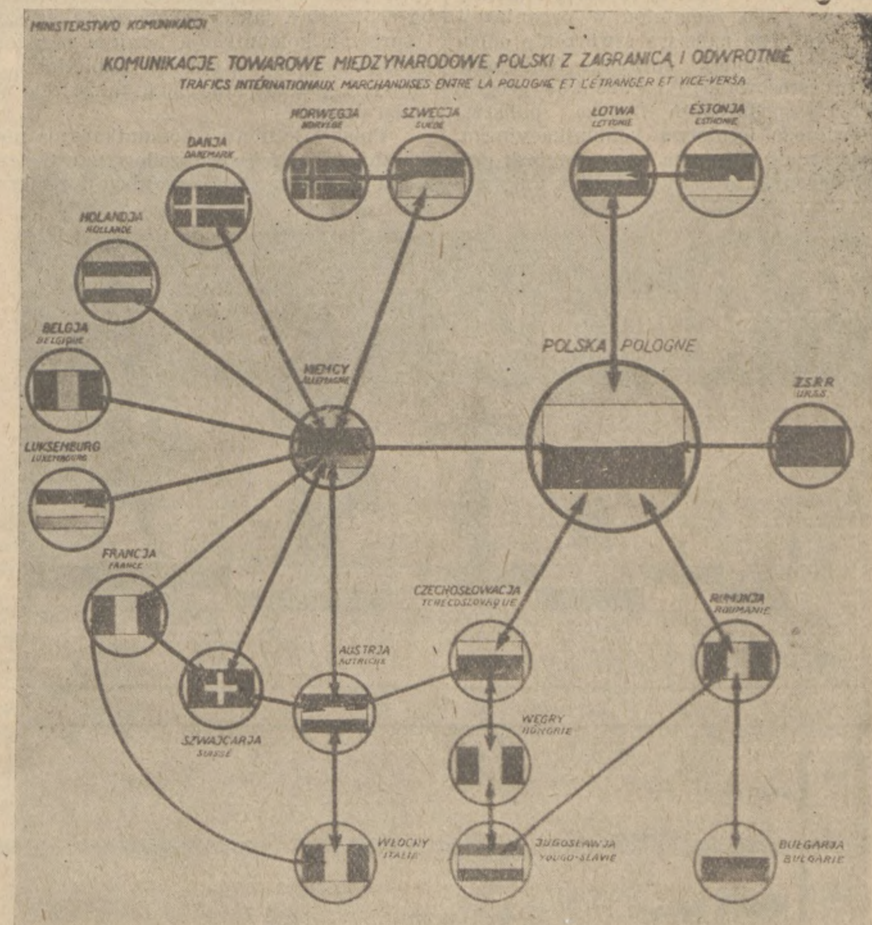
4) Ilość i przebieg osób, przewiezionych

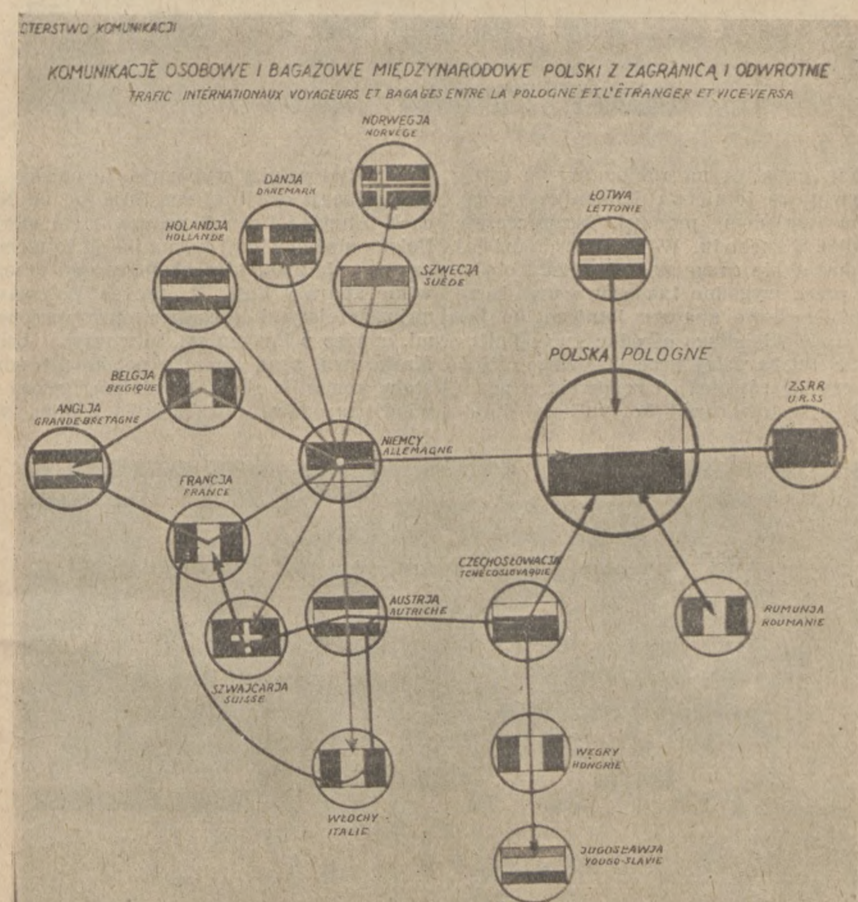


na polskich kolejach w zależności od ogólnych warunków gospodarczych podlegał dotychczas znacznym wahaniom, jak również i ilość ładunków. Przebieg ładunków ogólny i na km stale wzrastał.

5) Ilość personelu ogólna i na jednostkę wykonanej pracy przewozowej coraz się zmniejsza.

6) Współczynnik eksploatacji jest jeszcze dosyć wysoki, albowiem wysokość taryf jest przystosowana tylko do pokrycia wydatków eksploatacji. Ze wzmożeniem częstości przewozów koszt własny ich wykonania się zmniejsza, a nadwyżka dochodu się zwiększa.





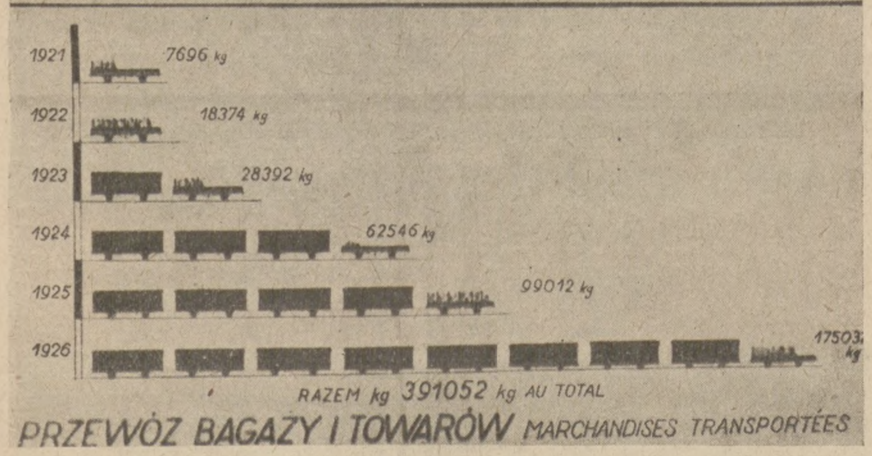
Polska sieć cywilnego lotnictwa komunikacyjnego.

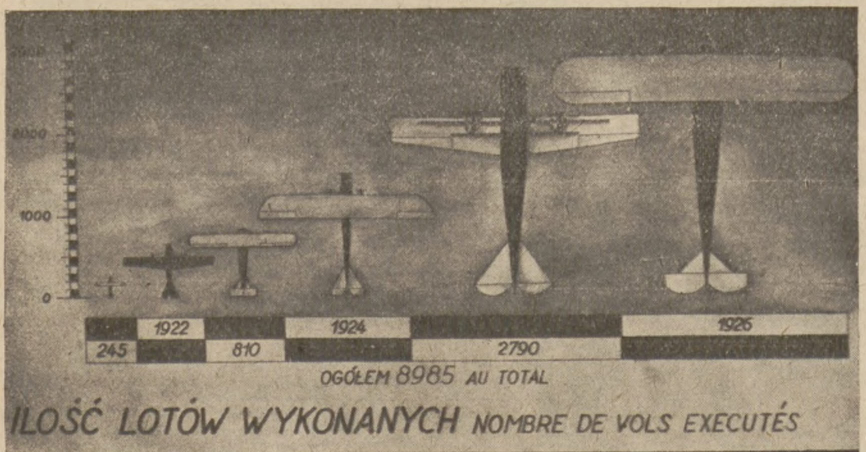
Niesłychanie szybki — zwłaszcza w ostatnich czasach — rozwój techniki lotniczej wysunął na czoło zagadnień w organizacji lotnictwa każdego państwa stworzenie odpowiednio rozgałęzionej, sprawnie funkcjonującej i przystosowanej do warunków geograficznych i gospodarczych danego państwa sieci cywilnego lotnictwa komunikacyjnego.

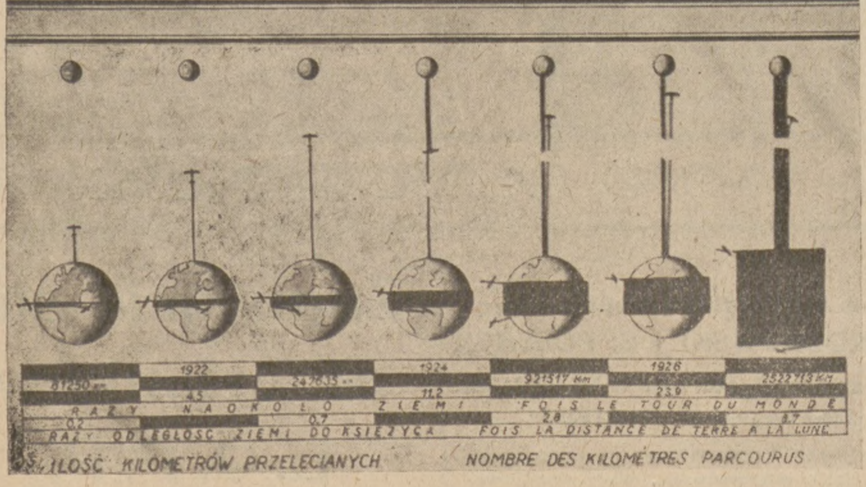
Dość rzucić okiem na mapę lotniczą dzisiejszej Europy, aby stwierdzić, jak duży nacisk kładą państwa na racjonalny rozwój sieci cywilnego lotnictwa komunikacyjnego. Pod tym względem przoduje bezsprzecznie nas sąsiad z zachodu. W Niemczech dzisiaj można dostać się drogą napowietrzną, obsługiwaną przez wygodne luksusowo urządzone kilkunasto-osobowe aparaty lotnicze, do każdego prawie większego ośrodka życia kulturalnego a tembardziej przemysłowego. Toż samo tyczy się również i bezpośredniej pasażerskiej oraz towarowej komunikacji lotniczej między stolicą Niemiec a stolicami innych państw europejskich. Nie trzeba chyba podkreślać, jak duże znaczenie ma szybka i sprawna komunikacja lotnicza pasażersko-pocztowo-towarowa dla sfer kupieckich, handlowych, przemysłowych, a także dla władz państwowych.

Polskie lotnictwo komunikacyjne nie pozostało w tym międzynarodowym wyścigu postępu technicznego i organizacji na szarym końcu. Statystyka wykazuje, że polska sieć komunikacji cywilnej znajduje się po Niemcach, Anglji i Francji na czwartem miejscu. Polska sieć cywilnej komunikacji lotniczej liczy obecnie 2.661 klm. obsługiwanej przez cywilne aparaty linji, łączących Warszawę z najważniejszymi ośrodkami prowincjonalnymi, a więc z Poznaniem, Lwowem, Łodzią, Krakowem, skąd aparaty polskie utrzymują stałą komunikację z Wiedniem. Poza tem międzynarodowe towarzystwo żeglugi napowietrznej CIDNA utrzymuje stałą linję komunikacyjną, łączącą Warszawę przez Pragę, Strassburg z Paryżem.









W drugiej połowie ub. roku dokonane zostały pomyślne próby nawiązania przy pomocy kilkunasto-osobowych hydroplanów stałej komunikacji między Polską a Kopenhagą, jako jednym z najważniejszych portów północnych. Próby te, jak również próby stworzenia stałej linji komunikacyjnej Warszawa—Lwów—Bukareszt dały doskonałe wyniki. Obecnie stolica będzie połączona napowietrzną linją komunikacyjną z Wilnem, jako z jednem z największych miast położonych na kresach wschodnich.

Wydział lotnictwa Ministerstwa Komunikacji, który ma pieczę i kontrolę nad rozwojem polskiego lotnictwa komunikacyjnego, robi wszystko, abyśmy pod tym względem mogli się nie powstydzić wobec doskonale zorganizowanej komunikacji napowietrznej w innych państwach Europy.

Eksploatacja lotnictwa cywilnego jest w Polsce, tak jak zresztą wszędzie, narazie jeszcze deficytowa, wskutek czego państwo, doceniając znaczenie rozwoju lotnictwa, subwencjonuje towarzystwa eksploatujące linje komunikacji napowietrznej. Polskiemu lotnictwu cywilnemu subwencji tych udziela rok rocznie Ministerstwo Komunikacji, wstawiając do swego budżetu odpowiednie sumy i przeprowadzając dokładną kontrolę ich wydawania.

Nie od rzeczy będzie również zaznaczyć, że polskie lotnictwo komunikacyjne stoi pod względem bezpieczeństwa i regularności na bardzo wysokim poziomie, nie ustępując pod tym względem cywilnemu lotnictwu państw zagranicznych.

Racjonalna organizacja cywilnej sieci komunikacji napowietrznej wymaga specjalnego ustawodawstwa, któreby regulowało i ustaliło pod względem formalno-prawnym cały szereg spraw zasadniczych dla rozwoju lotnictwa tak na terenie krajowym, jak międzynarodowym. Ministerstwo Komunikacji kładzie duży nacisk na szybkie opracowanie projektu polskiej ustawy lotniczej, która w chwili obecnej jest już gotowa. Opracowano i przygotowano już projekty umów lotniczych między Polską a Rumunją i Austrją. Jest to specjalnie ważne z tego względu, iż ze stolicą Austrji łączy nas stała codzienna komunikacja napowietrzna, a w niedalekiej przyszłości takaż sama linja ma połączyć Warszawę przez Lwów z Bukaresztem.

Z dziedziny ustawodawstwa lotniczego przygotowano również do druku międzynarodową konwencję lotniczą, realizując równocześnie zobowiązania wynikające dla Polski z tytułu należenia do tej konwencji, z których najważniejsze jest wydanie międzynarodowej lotniczej mapy ogólnej z dokładnem uwzględnieniem polskich linij komunikacji napowietrznej oraz zgłoszenie za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych opisu polskich lotnisk, dostępnych dla lotnictwa cywilnego.

Ministerstwo Komunikacji, dążąc do włączenia G. Śląska w polską sieć komunikacji lotniczej, zapewniło pomoc organizacyjną, jak i subwencyjną powstającemu górno-śląskiemu towarzystwu żeglugi powietrznej oraz rozpoczęło przygotowania do zawarcia konwencji lotniczej z Francją.

Równocześnie prowadzono prace w kierunku koordynowania działania Ministerstwa Komunikacji z władzami wojskowemi i z L. O. P. P., udoskonalenia urządzeń na lotniskach, zapewnia maksimum bezpieczeństwa i wygody lotu oraz stworzenia polskiego typu płatowca komunikacyjnego.

Ministerstwo Komunikacji, jako organ nadzorczy, przeprowadziło szczegółową kontrolę organizacji i gospodarki polskich przedsiębiorstw komunikacji powietrznej, precyzując na tej podstawie swój stosunek do tych przedsiębiorstw, którym idzie jaknajbardziej na rękę, dbając o racjonalny ich rozwój.

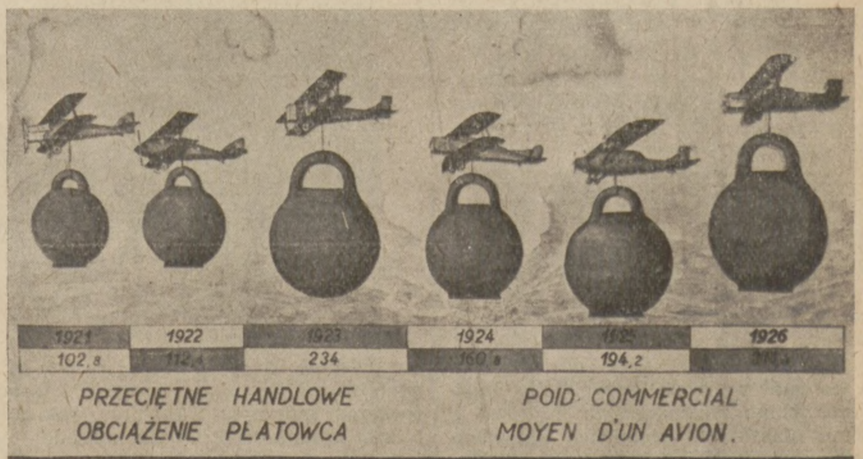
W dziedzinie prawnej opracowany został projekt ustawy o żegludze powietrznej, który reguluje stosunek Ministerstwa Komunikacji i innych zainteresowanych Ministerstw do lotnictwa cywilnego, kompetencję w tej dziedzinie poszczególnych organów państwowych i stosunek przedsiębiorcy do pasażera i nadawcy towaru.

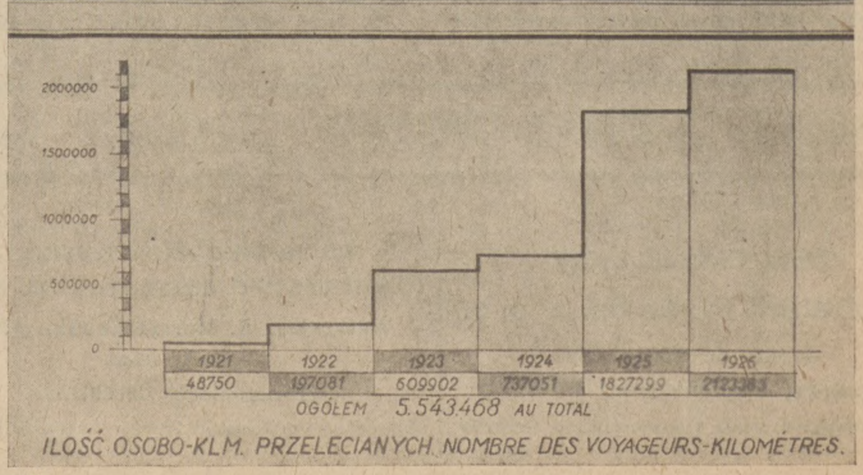
Ministerstwo Komunikacji, chcąc dać polskim przedsiębiorstwom komunikacji lotniczej podstawę do zdrowych warunków kredytowych, zapewniło im przedłużenie koncesji na lat 10, co pozwoli również towarzystwom tym na większy rozmach pracy organizacyjnej polskiej sieci komunikacji napowietrznej.

Cywilna komunikacja lotnicza rozpoczęła się w Polsce w r. 1921, kiedy to Rząd Polski udzielił koncesji Międzynarodowemu T-wu Żeglugi napowietrznej „Franco-romain" — obecnie CIDNA, które uruchomiło komunikację napowietrzną na linji Warszawa — Praga—Paryż. Pierwsze polskie towarzystwo cywilnej komunikacji lotniczej polska linja lotnicza „Aerolot" powstało w r. 1922, obsługując linję Warszawa—Gdańsk i Warszawa — Lwów.

Obecnie na terenie Polski działają 3 towarzystwa Żeglugi napowietrznej, a mianowicie: polska linja lotnicza, Sp. Akc. „Aero" w Poznaniu i międzynarodowe T-wo CIDNA, obsługując następujące linje: Warszawa — Gdańsk 302 klm., Warszawa — Kraków 290 klm., Warszawa — Łódź 117 klm., Warszawa — Lwów 338 klm., Kraków — Lwów 300 klm., Kraków — Wiedeń 396 klm., Warszawa — Poznań 280 klm. i Warszawa — Praga Czeska 330 klm.

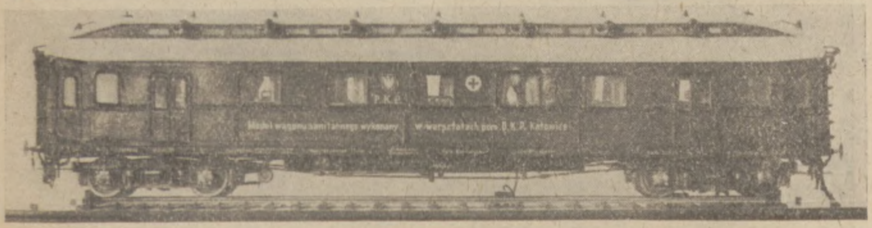
Ministerstwo Komunikacji w projektach rozbudowy linji lotniczej ma zamiar włączyć do polskiej sieci komunikacji lotniczej Wilno, Białystok i Katowice, jakoteż nawiązać połączenia lotnicze z sąsiadami.



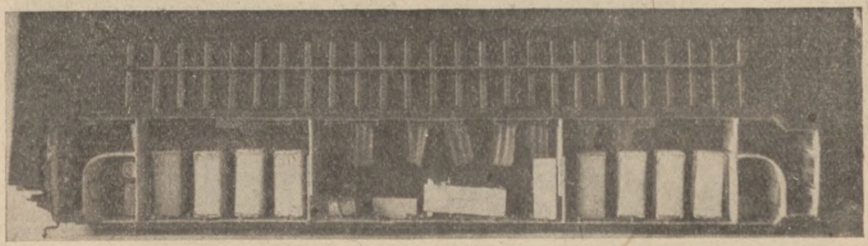


Służba sanitarna na P. K. P.

Jednym z najbardziej wzorowo zorganizowanych ideałów na Polskich Kolejach Państwowych jest dział służby sanitarnej. Rodzaj pracy na kolejach państwowych oraz piecza nad życiem i zdrowiem podróżnych wymaga, aby organizacja kolejowa rozporządzała pewną ilością personelu wyszkolonego pod względem sanitarnym, któryby tworzył kadry specjalnego pogotowia ratunkowego.



Wagon sanitarny. Model wykonany w D. K. P. w Katowicach.



Wnętrze wagonu sanitarnego — widok zgóry.

Kwestję tą regulują przepisy o sanitarnem pogotowiu ratunkowem na P. K. P., ustalające dokładnie sposób niesienia pomocy na wypadek katastrof i nieszczęść. Przepisy te ustalają dwojakiego rodzaju pogotowie: w pociągach i kolejowe pogotowie ratunkowe na stacjach kolejowych.

Każdy pociąg, służący do przewozu podróżnych, a więc w ratunkową skrzynkę sanitarną, zawierającą niezbędne środki lecznicze. Pozatem w każdym pociągu znajduje się jedna para noszy. Tak skrzynka, jak też i nosze znajdując się pod opieką kierownika pociągu, zaś cały personel kolejowy poinformowany jest o miejscu przechowywania skrzynki i noszy.

W składzie każdej drużyny konduktorskiej jest przynajmniej jeden pracownik, posiadający egzamin z Kursu ratownictwa jest dokładnie obzajomiony z zawartością skrzynki sanitarnej. Pracownik ten posiada specjalną metalową odznakę sanitarną. W ten sposób na wypadek katastrofy kolejowej personel pociągowy może przyjść natychmiast z pierwszą pomocą podróżnym niosąc im chwilową ulgę w cierpieniach.

Prócz pogotowia ratunkowego w pociągach istnieje jeszcze jak już wyżej wspominaliśmy pogotowie ratunkowe na stacjach i w innych miejscach służbowych. Na każdej stacji kolejowej względnie przystanku, w warsztatach parowozowniach, przychodniach lekarskich, w miejscach, w których koncentruje się większa ilość pracowników kolejowych, których się składa ze skrzynki sanitarnej z lekarstwami i przyrządami lekarskiemi, noszów, ściennego atlasu ratunkowego i tablicy zawierającej wskazówki o udzieleniu pomocy w nagłych wypadkach.

Poza tą doraźną pomocą sanitarną w pociągach i na stacjach kolejowych w kilku punktach sieci polskich kolei państwowych znajdują się stale przygotowane do drogi pociągi ratunkowe i wagony sanitarne. Pociąg ratunkowy wyjeżdżający na miejsce katastrofy prócz pogotowia technicznego zabiera ze sobą ratunkowy wagon sanitarny, wyposażony we wszystkie nowoczesne urządzenia umożliwiające nawet dokonywanie operacji podczas biegu pociągu. Składa się on z dużego przedziału operacyjnego oraz z przedziału przeznaczonego dla transportu rannych, do których dyspozycji są wygodne łóżka. Do każdego wagonu sanitarnego przydzieleni są lekarze kolejowi, sanitarjusze oraz specjalna drużyna sanitarna.

Personel kolejowy, zwłaszcza zaś personel służby wykonawczej jest stale szkolony w ratowaniu sanitarnem na kursach sanitarnych organizowanych przez władze kolejowe. Kursy te organizują poszczególne Dyrekcje kolejowe w swoim zakresie. Na fotografji, którą tutaj reprodukujemy widzimy model wzorowego nowoczesnego wagonu sanitarnego, który wystawiony jest między innymi na wystawie komunikacyjnej we Lwowie.

Jak więc z powyższego wynika sprawa sanitarnego pogotowia ratunkowego jest postawiona na kolejach polskich w sposób wzorowy, zapewniając tak personelowi kolejowemu, jak też i podróżnym pomoc lekarską na wypadek katastrofy. Ratownictwo kolejowe polskie poziomem swym odpowiada pierwszorzędnym organizacjom tego typu na Zachodzie Europy.

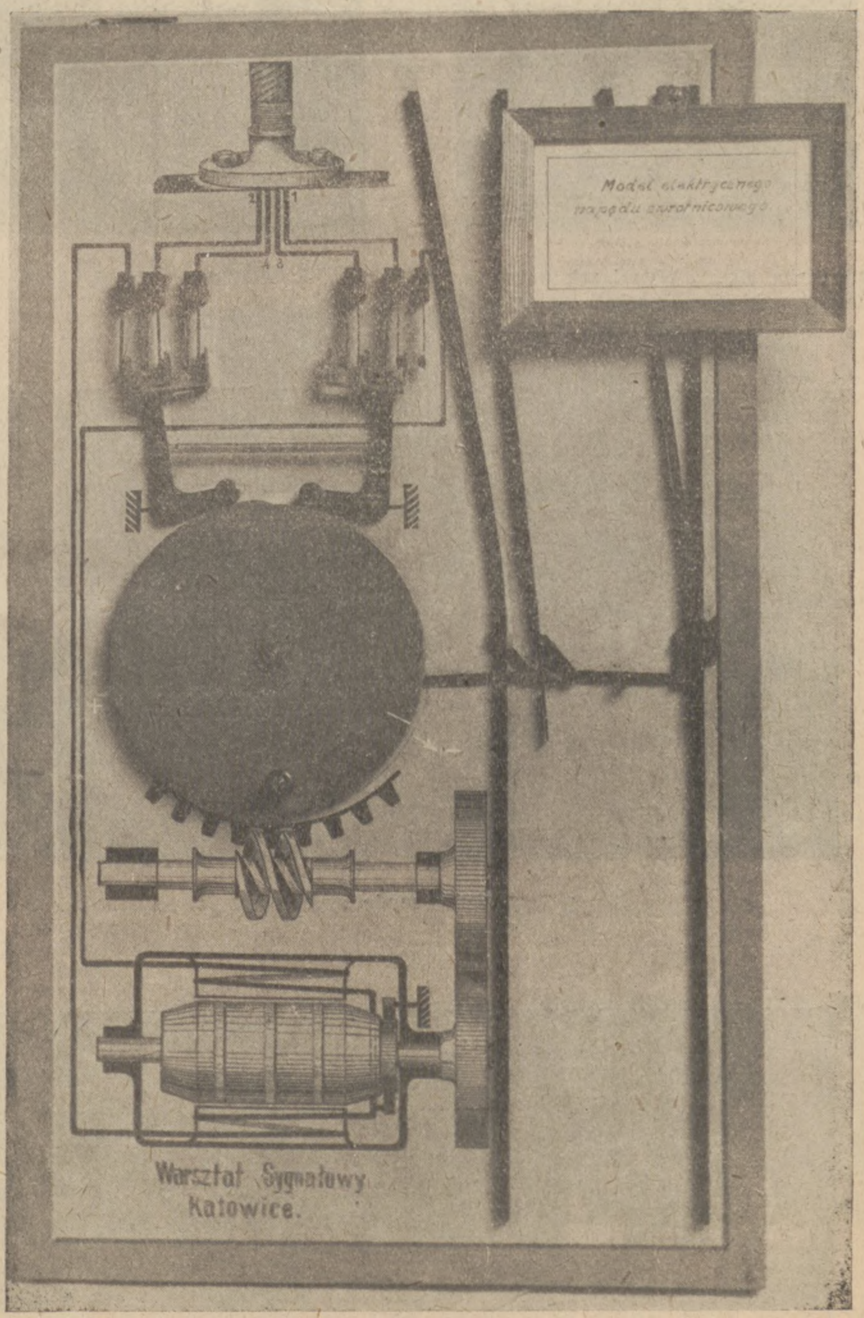
Wydział Sanitarny Ministerstwa Komunikacji w trosce o pogłębienie wiadomości sanitarnych posiadanych przez pracowników kolejowych wydał popularną broszurkę zawierającą przepisy dla pracowników kolejowych o udzielaniu doraźnej pomocy w nagłych wypadkach przed przybyciem lekarza.

Wydawnictwo to jest bezpłatnie kolportowane wśród pracowników Polskich Kolei Państwowych.

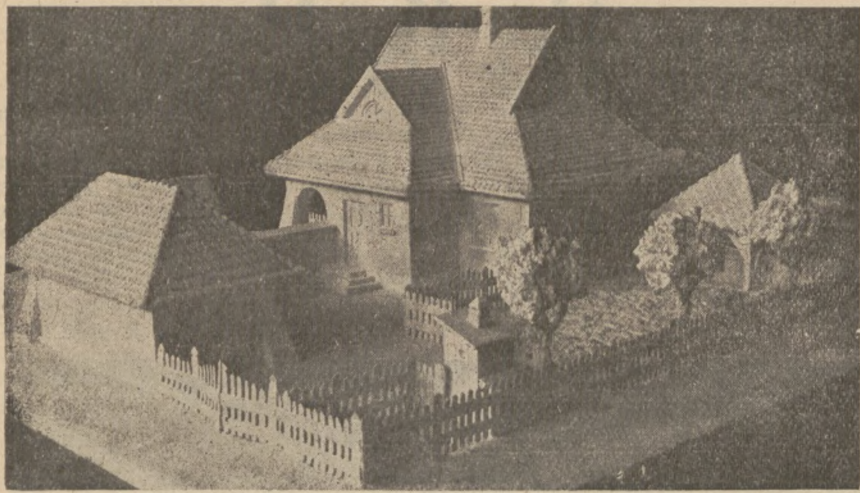
Eksponaty kolejowe na Wystawie Komunikacyjnej.



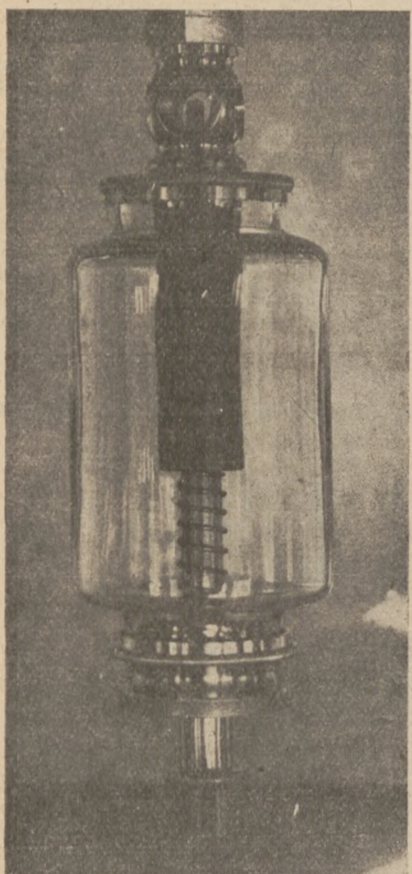
Wyroby warsztatów mechanicznych P. K. P. w Katowicach



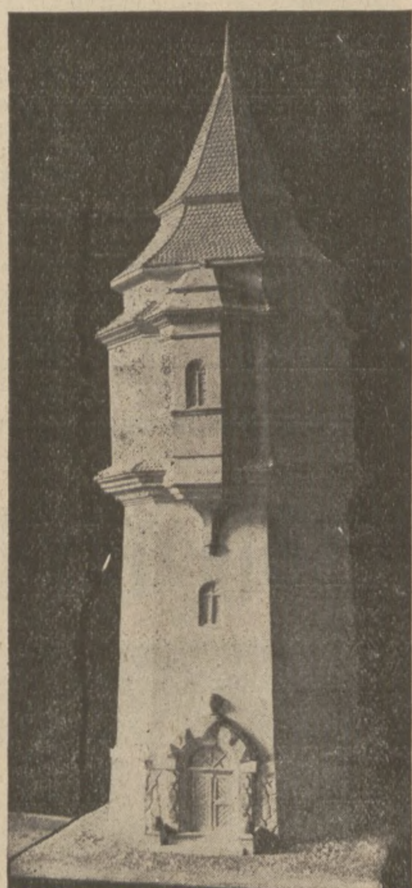
Model elektrycznego napędu zwrotniczego wykonany w warsztatach sygnałowych P. K. P. Katowice.



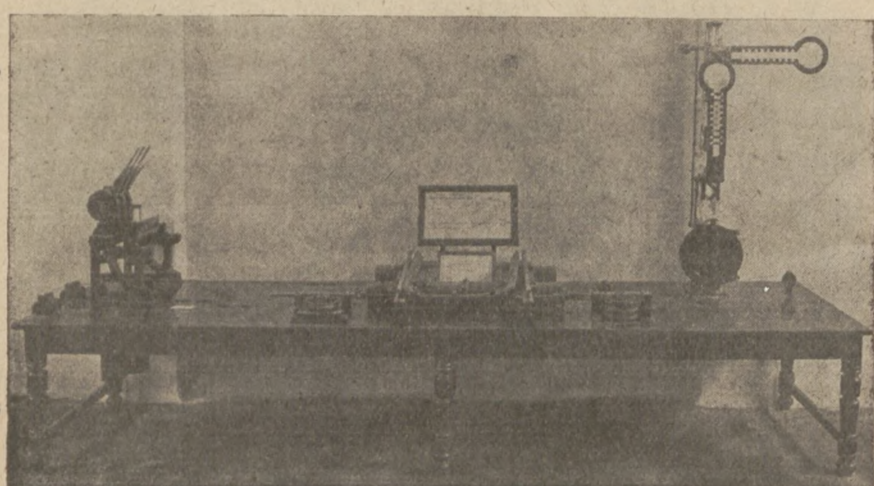
Model obejścia kolejowego.



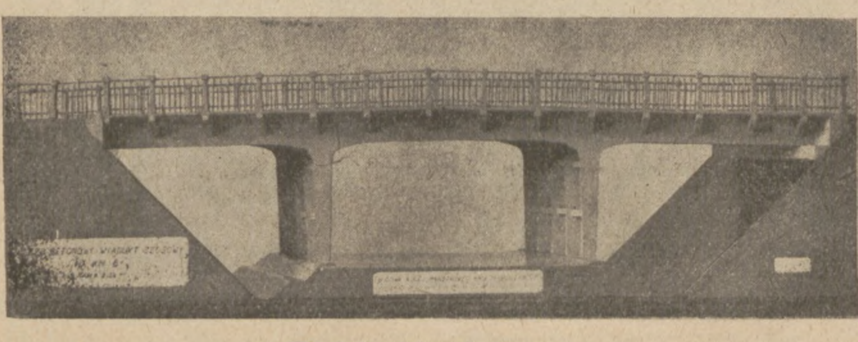
Oliwiarka filtr. Wynalazek polski p. F. Oczykowskiego z dyrekcji warszawskiej.



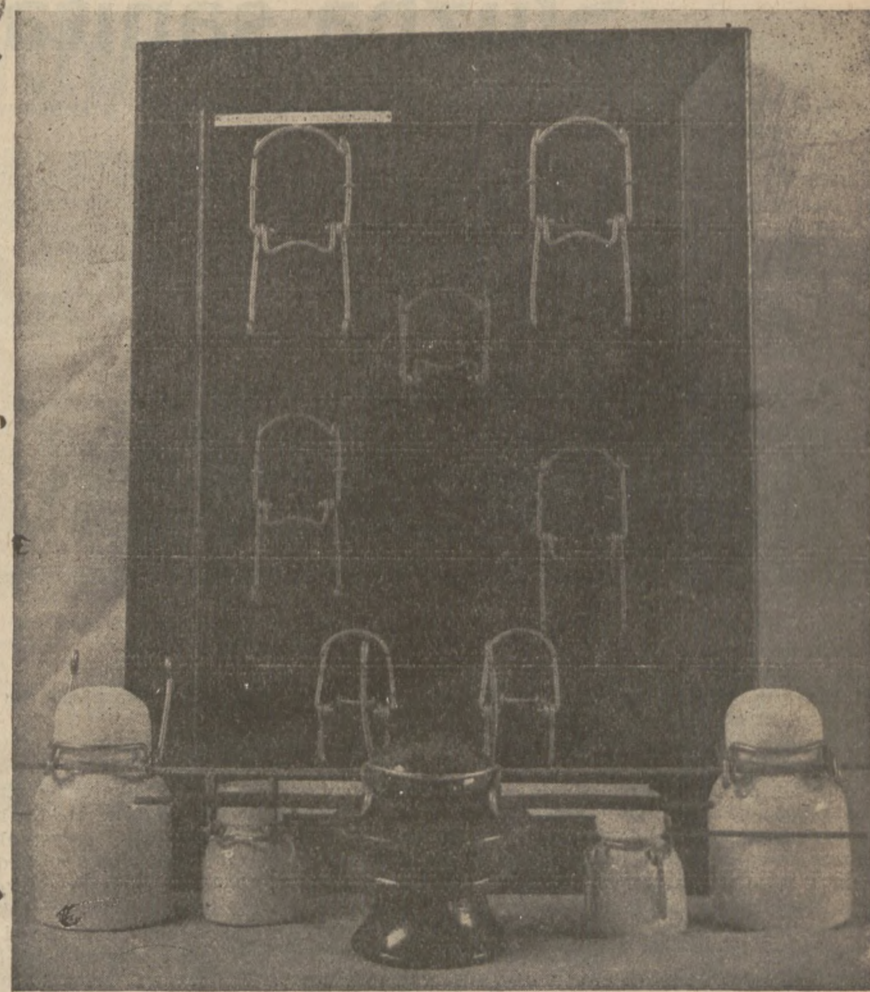
Wierza ciśnień.



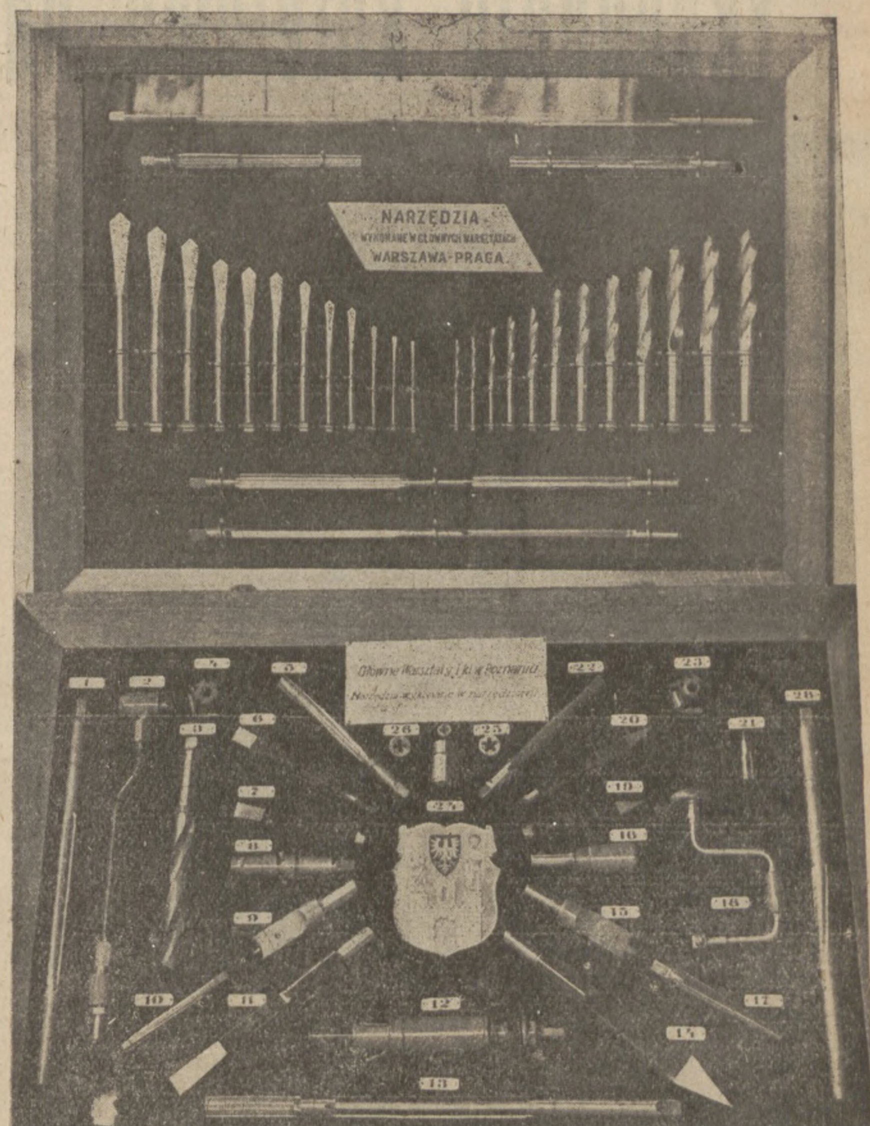
Szkolny model sygnałowy.



Wiadukt żelazo-betonowy.



Wynalazek p. E. Wańka z Katowic ułatwiający szybkie zakładanie przewodów telefonicznych.

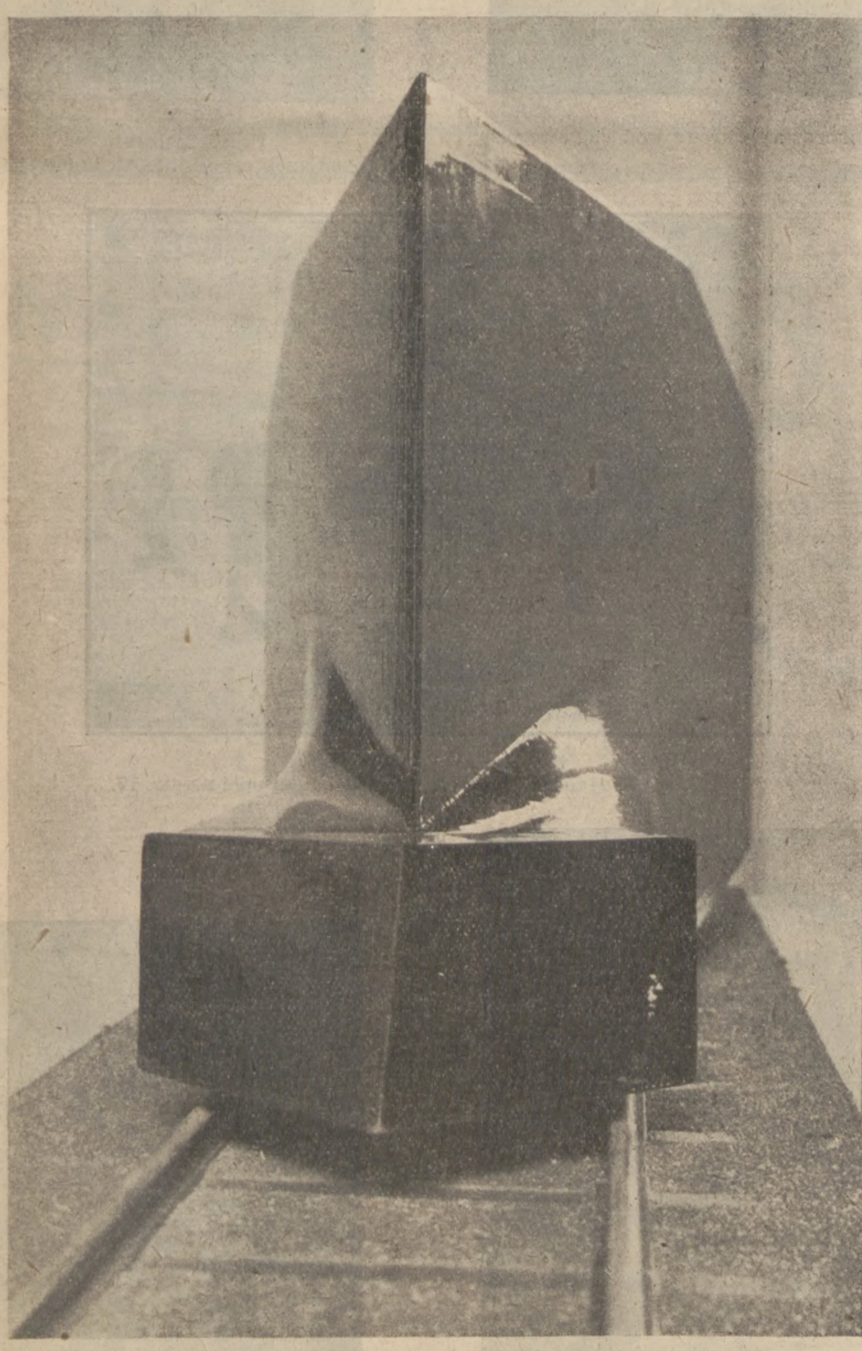


Rys. 1. Narzędzia wykonane w warsztatach Warszawa - Praga.
Rys. 2. Narzędzia wykonane w warsztatach Poznań.

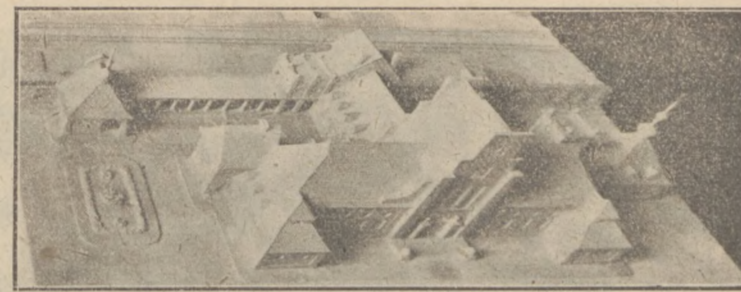




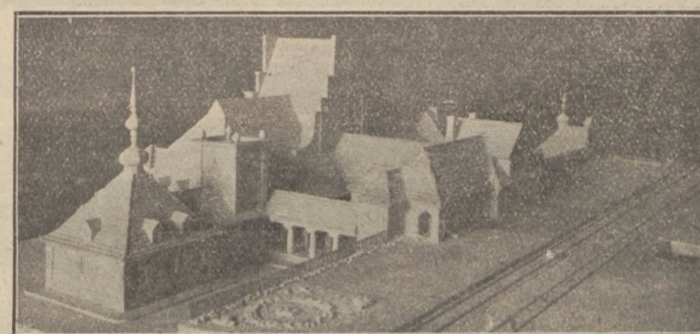
Prace uczniów w warsztatach głównych P. K. P. w Nowym Sączu.



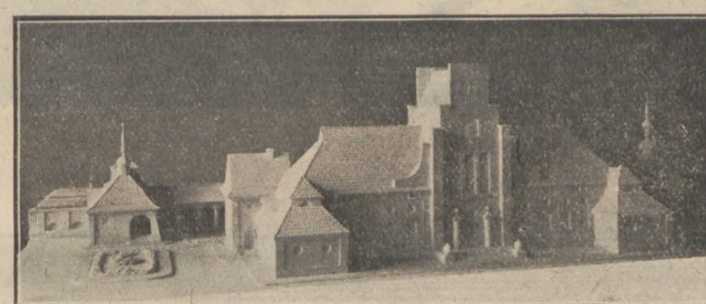
Model pługa śniegowego.



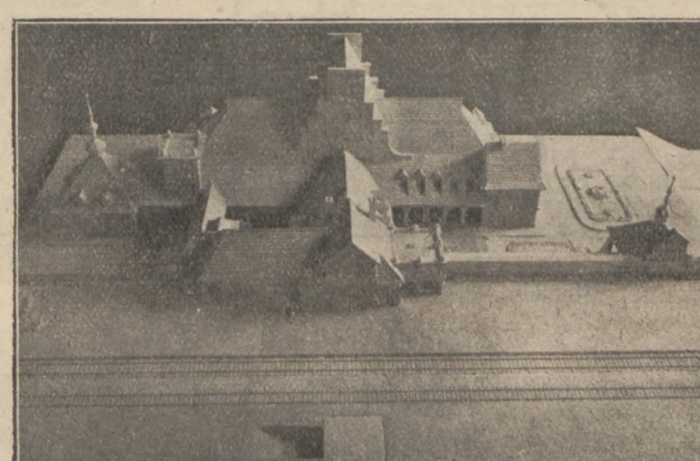
Model dworca w Gdyni z lotu ptaka.



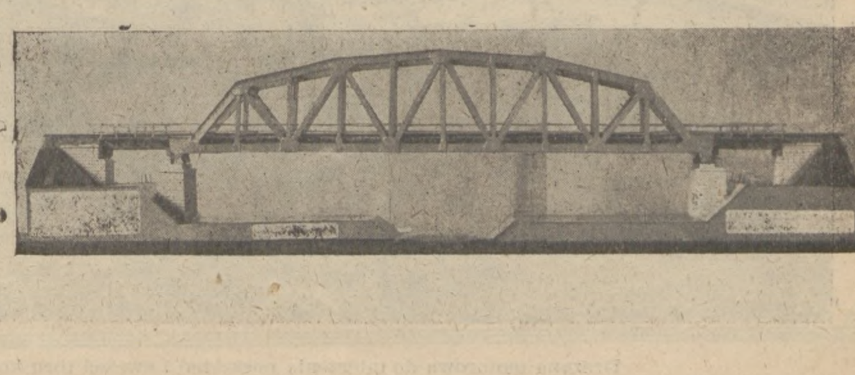
Fragment dworca w Gdyni.

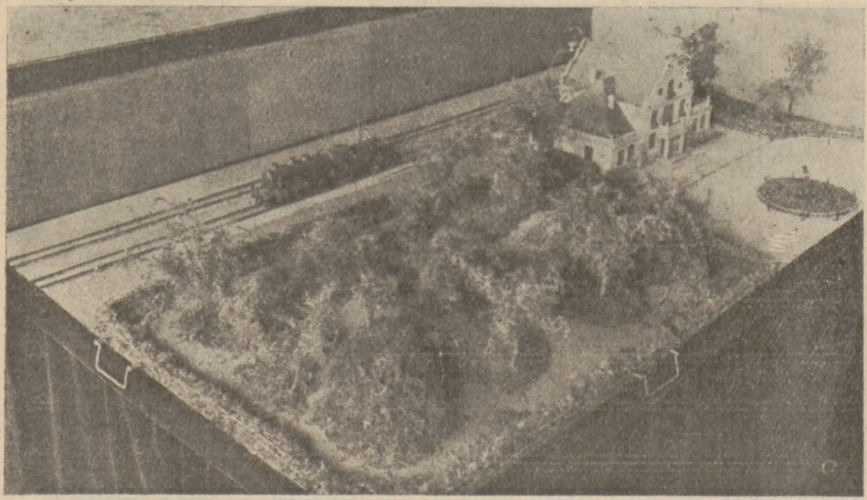


Fragment dworca w Gdyni.

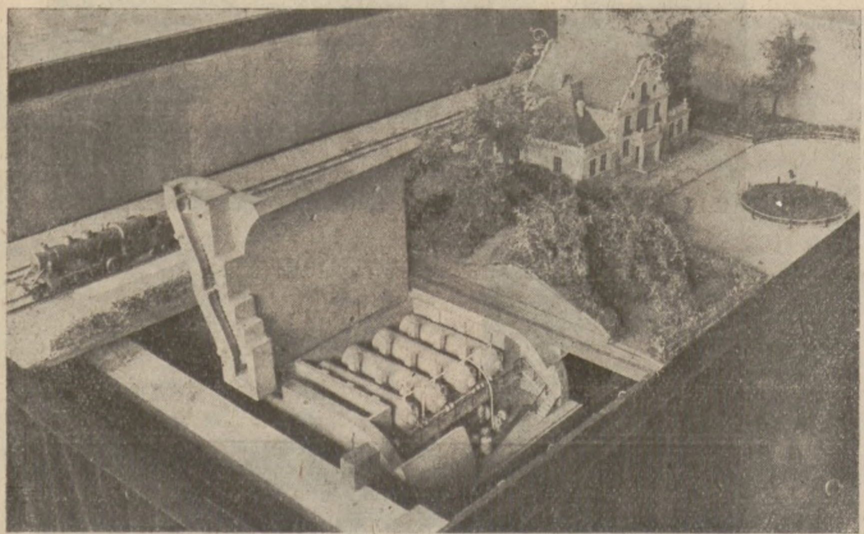


Dworzec w Gdyni, Widok ogólny.

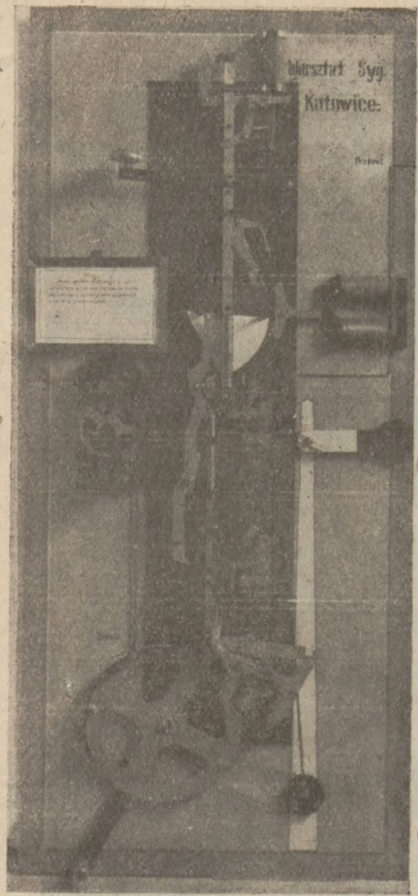




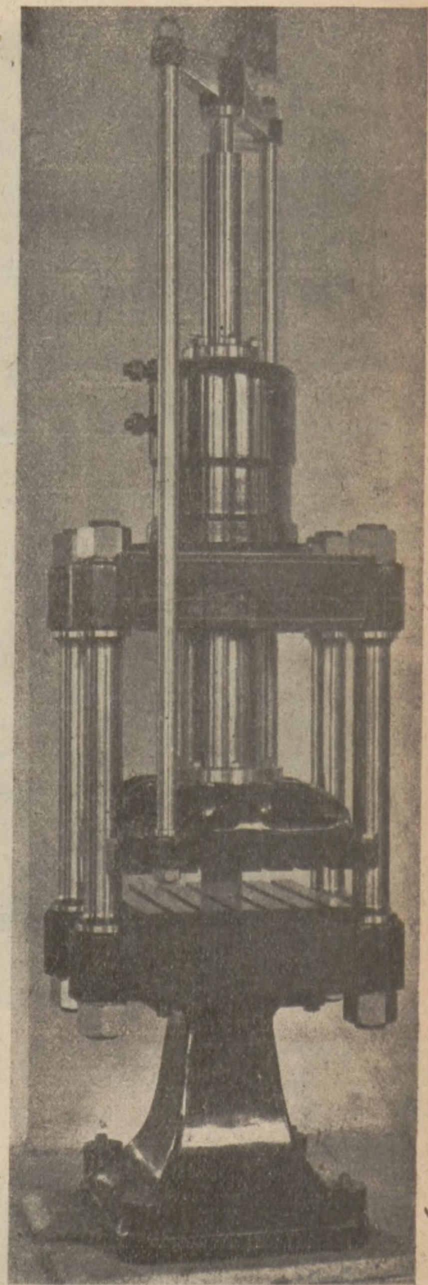
Ogólny widok stacji ze schronem wodociągowym.



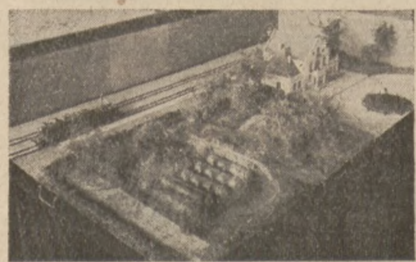
Otwarte urządzenia schronu wodociągowego.



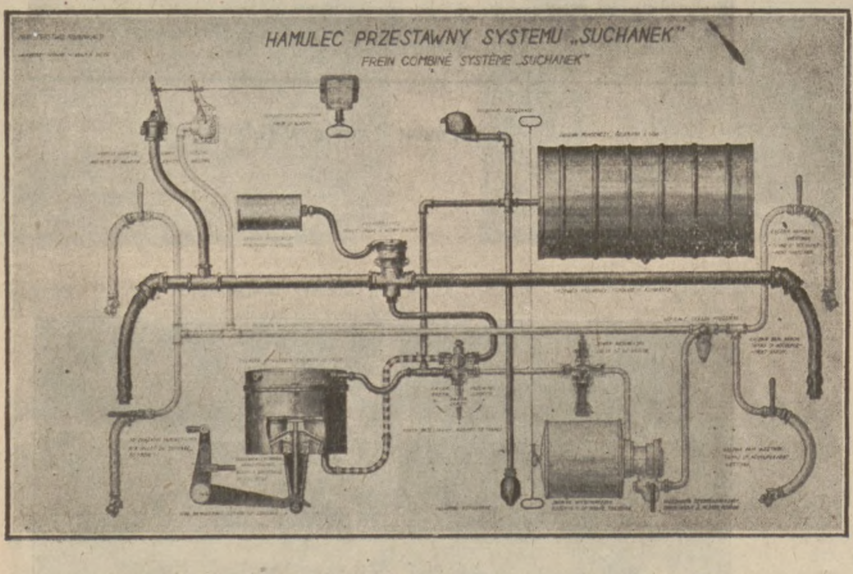
Model ogniwa blokowego wykonany w warsztatach P. K. P. Katowice.



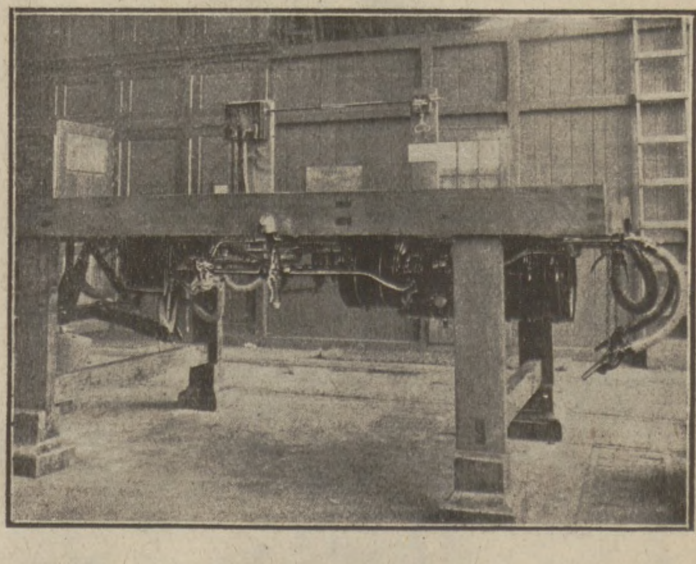
Prasa hydrauliczna Wynalazek polski inż. St. Popławskiego.



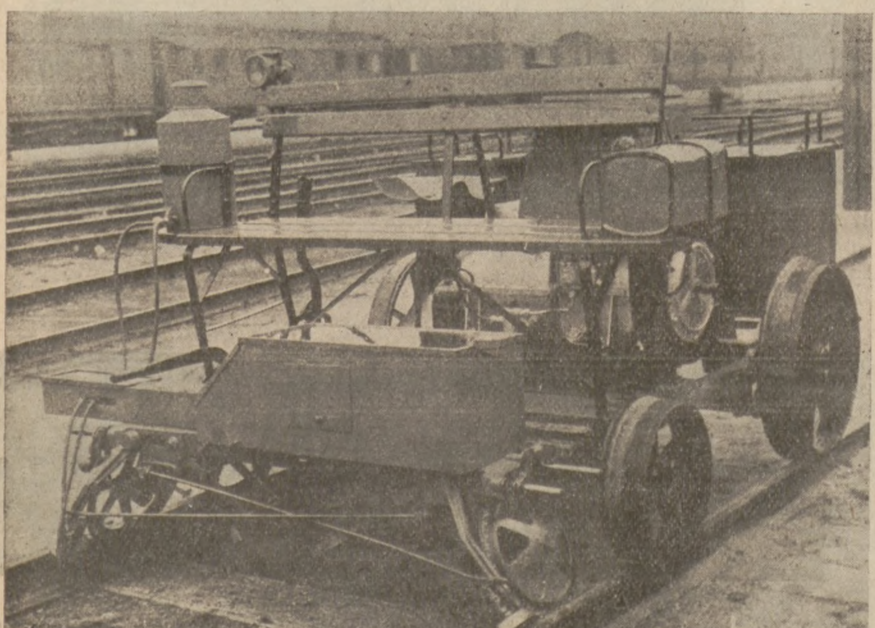
Fragment ze schronu wodociągowego.

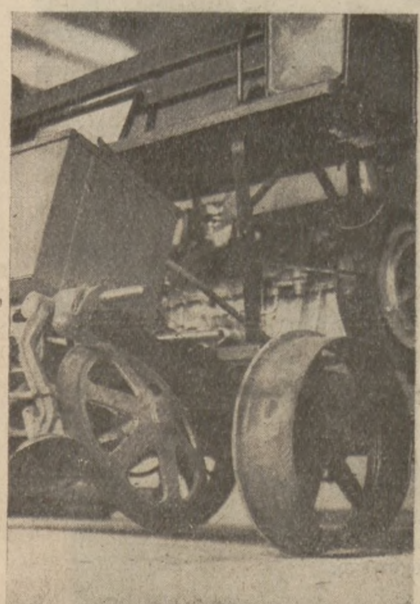


Hamulec systemu inż. Suchanka opis na stronicy 17.



Hamulec systemu inż. Suchanka opis na str. 17.







Dworzec kolejowy we Lwowie.

Drezyna motorowa do mierzenia poszerzeń i zwężeń toru kolejowego systemu inż. A. Olekiewicza.

Przemysł taboru kolejowego
Na Wystawie Komunikacyjnej.

Wystawa Komunikacyjna, urządzona przez Ministerstwo Komunikacji daje naszemu rodzimemu przemysłowi taborowemu możność wystąpienia z bardzo pokaźną kolekcją eksponatów, wykazujących dobitnie, że przemysł ten stoi zupełnie na wysokości swego zadania i że dorówna całkowicie wytwórczości najstarszych i najbardziej znanych w Europie firm tego rodzaju.

Pasażer, który z pewnem zadowoleniem stwierdza, że w Polsce jedzie się coraz szybciej, wygodniej i nawet już z pewnym komfortem, — handlowiec, który do przewozu swego towaru otrzymuje już odpowiedni dla tego gatunku towaru wagon i którego zapotrzebowanie jest coraz sprawniej zaspakajane, wszyscy oni mało zastanawiają się nad tem, kto te parowozy, kto te wagony dostar-



Wagon towarowy, kryty, wykonany przez fabrykę L. Zieleniewskiego S. A.

cza i czy ten nasz tabor jest produktem zagranicznym, czy też wyrobem rodzimego przemysłu.

Szczęśliwa była myśl Ministerstwa Komunikacji, pokazania szerszej publiczności i światu, że Polska nie zaniedbała niczego, by w ciągu 9-ciu lat swego istnienia jeden z najważniejszych instrumentów potęgi Państwa, kolejnictwo, doprowadzić do wysokości swego zadania i stanąć pod tym względem godnie w szeregach państw Europy, mimo olbrzymich trudności technicznych i finansowych, mimo zawieruchy wojennej, która przeszła prawie przez ²/₃ naszej Rzeczypospolitej. Wystawa ta daje jasny i wyczerpujący obraz tej zgodnej wspólnej pracy Rządu i jego aparatu urzędniczego wraz z przemysłem krajowym, dążącej nietylko do usprawnienia naszych kolei państwowych, ale do podniesienia ich do stanu prawdziwie europejskiego i doprowadzenia do zupełnego uniezależnienia od zagranicy, momentu bardzo ważnego dla naszego bilansu handlowego i dla obrony naszych granic.

Wśród obfitego pokazowego materjału Wystawy Komunikacyjnej rzucają się w oko eksponaty naszego przemysłu taborowego. Obok olbrzymów - parowozów, dających nam



Wagon platforma, wykonany przez fabrykę L. Zieleniewskiego S. A.

gwarancję szybkiego i sprawnego biegu najcięższych pociągów pośpiesznych, podziwiamy wspaniale prezentujące się wagony osobowe, nie ustępujące podobnym fabrykatom zagranicznym ani pod względem komfortu, ani solidności ich wyrobu, widzimy cały szereg wagonów dla przewozu towarów, starannie i celowo skonstruowanych i uwzględniających najbardziej trudne wymagania naszego handlu. I to wszystko, Bogu dzięki, nie są wyroby zagraniczne. To są produkty naszej rodzimej pracy, pilności i pomysłowości!!

Wśród parowozów podziwiamy przedewszystkiem olbrzymi parowóz dla pociągów pośpiesznych serji Os 24 wyrobu S. A. PIERWSZEJ FABRYKI LOKOMOTYW W CHRZANOWIE. Obok parowóz, o niemniej kolosalnych rozmiarach, wykonany w Zakładach firmy „TOW. AKC. H. CEGIELSKI“ w Poznaniu, serji Ty 23 mające przeznaczenie dla bardzo ciężkich i szybko biegnących pociągów towarowych, są to największe i najsilniejsze parowozy nietylko w Polsce, ale i w Europie. Parowozy te są wyrazem ostatniego krzyku techniki współczesnej i oprócz miedzi dla kotłów, oraz hamulców i innych mniejszych części, podlegających ochronie patentowej, materjał dla nich zużyty jest pochodzenia krajowego, a precezyjne ich wykonanie stanowi chlubę naszego polskiego przemysłu.

Obok tych olbrzymów przedstawia parowóz wąskotorowy „S. A. PIERWSZEJ FABRYKI LOKOMOTYW W CHRZANOWIE“, krańcowy kontrast do olbrzymich rozmiarów swoich braci, poprzednio wspomnianych. Przeznaczenie tego parowozu jest bowiem zupełnie inne. Zadaniem jego jest dowożenie towarów do szlaków normalno-torowych głównych, ułatwienie ruchu fabrycznego, kopalnianego, a zwłaszcza w zagłębiach węglowych i w czasie kampanji buraczanej parowozy te oddają nieocenione usługi.

W dziale wagonowym wysuwa się na pierwszy plan wagon osobowy typu pullman I, II i III klasy i drugi wagon III klasy wytwórni „TOW. PRZEM. ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN S. A.“ w Warszawie. Stają one w spółzawodnictwie z najlepszymi wytworami firm zagranicznych i nie ustępują ani pod względem ich technicznego wykonania, ani pod względem wewnętrznego ich urządzenia i komfortu wyrobom fabryk niemieckich lub włoskich, które jako zabytek naszych pierwszyc lat kolejnictwa u nas kursują.

Firma ta dostarczyła na wystawę także największy wagon towarowy, a mianowicie wagon dla transportu szyn, spoczywający na dwóch wózkach po 2 osie.

W dalszym ciągu widzimy szereg wagonów towarowych dla specjalnych celów wyrobu firmy: „POLSKIE FABRYKI MASZYN I WAGONÓW L. ZIELENIEWSKI, S. A.“ w Krakowie, a mianowicie wagon lodownię dla przewozu towarów łatwo psujących się, jak np. mięsa, ryb, mleka i t. p., następnie wagon do transportu drobiu i wagon do transportu gazu świetlnego, służącego przeważnie wewnętrznym celom kolei przez rozwożenie gazu dla oświetlenia wewnętrznego wagonów osobowych. Do tej serji wagonów doliczyć należy także wagon specjalny dla transportu trzody i ptactwa, wyrobu już wyżej wspomnianej firmy „TOW. AKC. H. CEGIELSKI“.

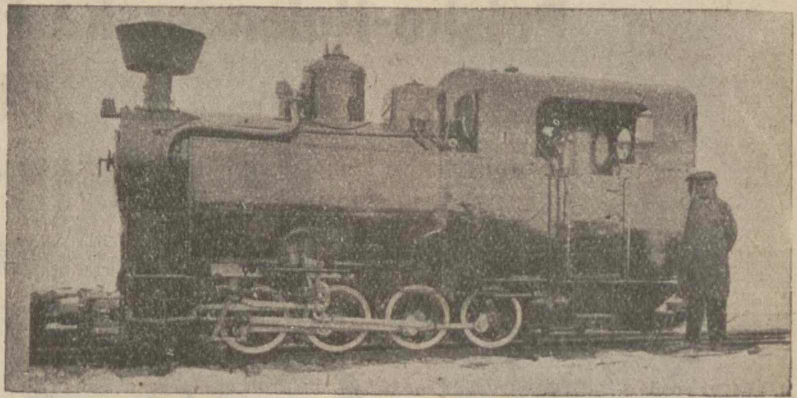
Żałować wypada, że dwie duże firmy naszego przemysłu taborowego nie przyszły do głosu i nie miały sposobności uczestniczyć w wystawie, a mianowicie: fabryka wagonów „S. A. WIELKICH PIECÓW i ZAKŁADÓW OSTROWIECKICH“ w Ostrowcu i „WARSZAWSKA SPÓŁKA AKCYJNA BUDOWY PAROWOZÓW“. Pierwsza dostarczyła dotychczas, w myśl planu dostaw dla Kolei Państwowych, węglarki i platformy dla przewozu drzewa, a więc wagony nie przedstawiające zbyt ciekawy eksponat, druga zaś buduje obecnie ten sam typ parowozów „Ty 23“, który wystawiony jest wykonania firmy „H. CEGIELSKI“ i dlatego zrezygnowała z udziału w wystawie. Obie firmy nie ustępują w niczem poprzednio wymienionym firmom, ani pod względem staranności i solidności wyrobów, ani pod względem wydajności.

Jak więc z tego przeglądu eksponatów i z poprzednio wspomnianego wynika, posiadamy w Polsce 4 fabryki wagonów i 3 fabryki parowozów o łącznej normalnej wydajności rocznej około 260 wagonów osobowych, czteroosiowych, 10.000 wagonów towarowych i 420 parowozów, a więc ilość mogącą w zupełności zaspokoić potrzeby własnego kraju, a pozatem pozwolić na silny udział w konkurencji światowej, w eksporcie, do którego nasz przemysł taborowy technicznie zupełnie jest przygotowany.

Inż. *Henryk Suchanek.*

Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S. A.

Pionierką przemysłu lokomotywowego w Polsce jest powstała przed siedmiu laty „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce“, Sp. Akc., Zarząd której znajduje się w Warszawie, Ś-to Krzyska 28, a zakłady w Chrzanowie (Małopolska).



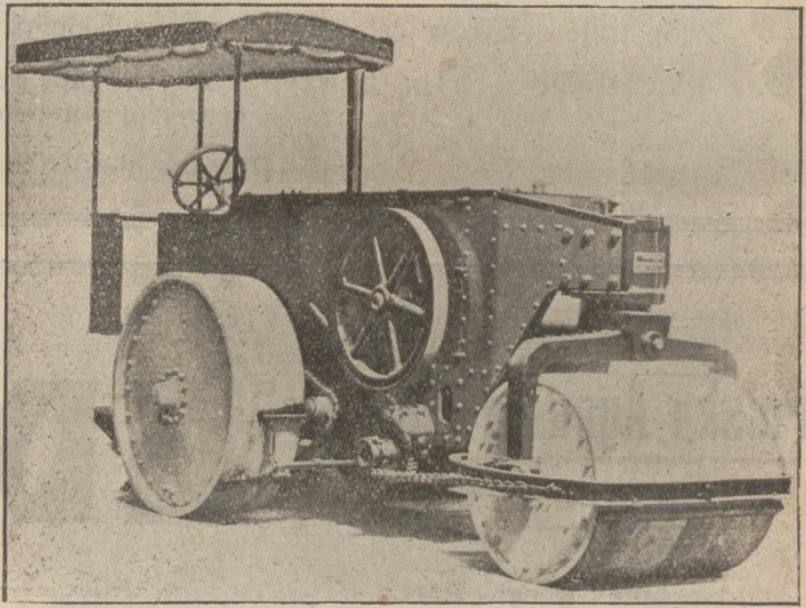
Lokomotywa wąskotorowa wykonana przez Pierwszą Fabrykę Lokomotyw w Polsce S. A.

Urządzenia fabryki czynią zadość wszelkim wymaganiom techniki, są całkowicie zelektryfikowane, a praca odbywa się przy zastosowaniu najnowszych metod naukowej organizacji pracy.

W ciągu swej siedmioletniej działalności Spółka dostarczyła Polskim Kolejom Państwowym 180 parowozów, które zostały wykonane całkowicie w zakładach Spółki z materjałów krajowych z wyjątkiem sprzętu opatentowanego, jak pompy, hamulce i t. d. Kotły wykonane są w znanej fabryce Sp. Akc. „W. Fitzner i K. Gamper“ w Sosnowcu.

Od 1926 r. Spółka wprowadziła dział fabrykacji lokomotyw wąskotorowych. W tym dziale fabryka buduje lowomotywy 2, 3 i 4-osiowe na wszystkie szerokości toru, jak 600, 750, 800 i 1000 mm., przystosowane do opalenia węglem i drzewem.

Przed kilku miesiącami Spółka rozpoczęła budowę walców szosowych. Ma to wielkie znaczenie ze względu na to, że od polepszenia stanu naszych szos zależy w znacznej mierze rozwój gospodarczy kraju. Szczególnie ważne jest to naturalnie dla rozwijającego się ruchu automobilowego.



Walec drogowy, wykonany przez Pierwszą Fabrykę Lokomotyw w Polsce S. A.

Dowodem świetnej jakości wyrobów jest to, że Spółka zyskała w tych działach szereg odbiorców wśród najpoważniejszych instytucji. Do grona klijentów należą: Wydział Powiatowy Sejmiku Pińczowskiego, Warszawskie Towarzystwo Kopalń Węgla, Towarzystwo „Hr. Renard“ w Sosnowcu, Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Chorzowie, Cukrownia „Brześć Kujawski“ S. A., Towarzystwo Kolei Podjazdowych, Starostwo w Chrzanowie, Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku „Skarboferm“ i t. d.

Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich.

Wytwórnie i Huty w Ostrowcu n/Kamienną.

Rok założenia: 1885. Do budowy wagonów firma przystąpiła w 1922 roku.

Wyroby: wagony towarowe normalne i wązkotorowe, obręcze, osie wszelkiego rodzaju, pługi do czyszczenia torów w czasie zasp śnieżnych, wyroby hutnicze, jak: surówka martenowska i odlewnicza, żelazo profilowe, handlowe i uniwersalne, belki, szyny i akcesorja do tychże, stal resorowa, kamień wapienny i t. d.

Roczna produkcja wagonów około 2.000 sztuk.

Prezesem Zarządu jest p. K. W. Scheibler, wice-prezesem p. inż. T. Popowski. Dyrektorami Spółki są pp.: inż. K. Chrzanowski, W. Dąbrowski i T. Karszo-Siedlewski.

Ilość pracowników wszystkich zakładów wynosi około 5.500.

Kapitał zakładowy: zł. 12.000.000, — rezerwowy zł. 3.819.043.

Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein“ S. A. w Warszawie.

Kapitał zakładowy przed wojną Rb. 4.000.000.

Kapitał zakładowy obecnie zł. 9.300.000.

Powstanie istniejących Zakładów Towarzystwa datuje się od roku 1818. — W tym bowiem czasie Bracia Evans założyli przy ul. Ś-to Jerskiej w Warszawie fabrykę maszyn i narzędzi agrnomicznych, odlewnię żelaza i warsztaty mechaniczne, które następnie przeszły na własność Spółki „Stanisław Lilpop i Wilhelm Rau“ i pod tą firmą prowadzone były do roku 1873-go.

Następnie wstąpił do Spółki p. Leon Loewenstein, Spółka została przekształcona na Towarzystwa Akcyjne z kapitałem zakładowym Rubli 2.000.000 i pod zmienioną firmą Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein“ po dzień dzisiejszy istnieje.

W roku 1878 Towarzystwo nabyło od b. Banku Polskiego jego zakłady przy ul. Smolnej i Solec i powiększyło swoją posiadłość przez nabycie sąsiadującej z niemi posesji i przystąpiło do budowy wagonów, oraz innych przedmiotów dla potrzeb kolejnictwa.

Zakłady jednakowoż położone zdala od toru kolejowego niezmiernie były hamowane w swym rozwoju, to też Towarzystwo, pragnąc usunąć tę niedogodność, nabyło w roku 1904 fabrykę b. Towarzystwa August Rephan, położoną na Woli i mającą własną bocznicę, a tem samem połączenie z torami kolejowemi jak rosyjskim szerokotorowym, tak i normalnym. Towarzystwo odpowiednio przebudowało wspomniane Zakłady i przeniosło do nich budowę wagonów, co w połączeniu z Zakładami na Powiślu, pozwoliło na znaczne powiększenie produkcji.

Do wybuchu wojny europejskiej zaznacza się silny pod każdym względem rozwój Towarzystwa, powstają nowe działy fabrykacji i rozszerzanie istniejących, Towarzystwo uczestniczy we wszystkich większych instalacjach i budowlach, jak w Rosji, tak i na terenie b. Kongresówki, oprócz bowiem wagonów, przeprowadza budowę bardzo znacznej ilości i wielokrotnie o znacznej rozpiętości mostów kolejowych i miejskich, wykonywa znaczne roboty wodociągowe, buduje maszyny parowe, obozy, pociski dla Ministerstwa Wojny i t. p.

Rok 1915 zmusza Towarzystwo do częściowego ewakuowania, swoich Zakładów do Rosji, gdzie buduje swoje Zakłady, fabrykując znaczne ilości pocisków, jak małych tak i dużych kalibrów.

Po ustąpieniu okupantów Towarzystwo bezzwłocznie zajęło się uruchomieniem swoich Zakładów i w dalszym ciągu uzupełnia je nowemi instalacjami, nie szczędząc pod tym względem ani swej energji, ani zasobów. To też w tych warunkach Towarzystwo już w 1920 r. było w stanie dokonać naprawy i odbudowy znacznej ilości taboru kolejowego, a z końcem 1921 r. przystąpiło do budowy nowych wagonów tak towarowych, jak i osobowych. W latach ostatnich wykonywa pierwsze w Polsce wagony sypialne i pulmanowskie wszystkich klas, specjalizując się w budowie wagonów osobowych. Ponadto Zakłady Towarzystwa wykonywują części wagonowe i parowozowe, wszelkie odlewy żeliwne, rury stojącolane, konstrukcje żelazne i t. p. — maszyny ceramiczne, pontony, wozy i inne części sprzętu saperskiego.

Zakłady Towarzystwa zajmują 250.000 mtr², w tem pod zabudowaniami 68.000 mtr². Zakłady są wyposażone w najnowsze urządzenia techniczne i przedstawiają współczesną europejską fabrykę wagonową.

Ilość robotników zatrudniona w Zakładach wynosi 2.000 ludzi.

Produkcja Towarzystwa obejmuje:

1) Wagony salonowe, sypialnie, normalne pulmanowskie wszystkich klas i typów,

2) Wagony towarowe 2-osiowe i 4-osiowe,

3) Wagony tramwajowe i wązkotorowe,

4) Wagony specjalne do przewozu spirytusu, nafty, kwasów i t. p. wagony chłodnie do przewozu mięsa, piwa, masła i t.,

5) Zestawy kołowe, sprężyny oraz wogóle części zapasowe do wagonów różnych typów,

6) Zwrotnice, krzyżownice i akcesorja relsowe,

7) Konstrukcje żelazne, zbiorniki różnej pojemności,

8) Maszyny i urządzenia dla przemysłu ceramicznego,

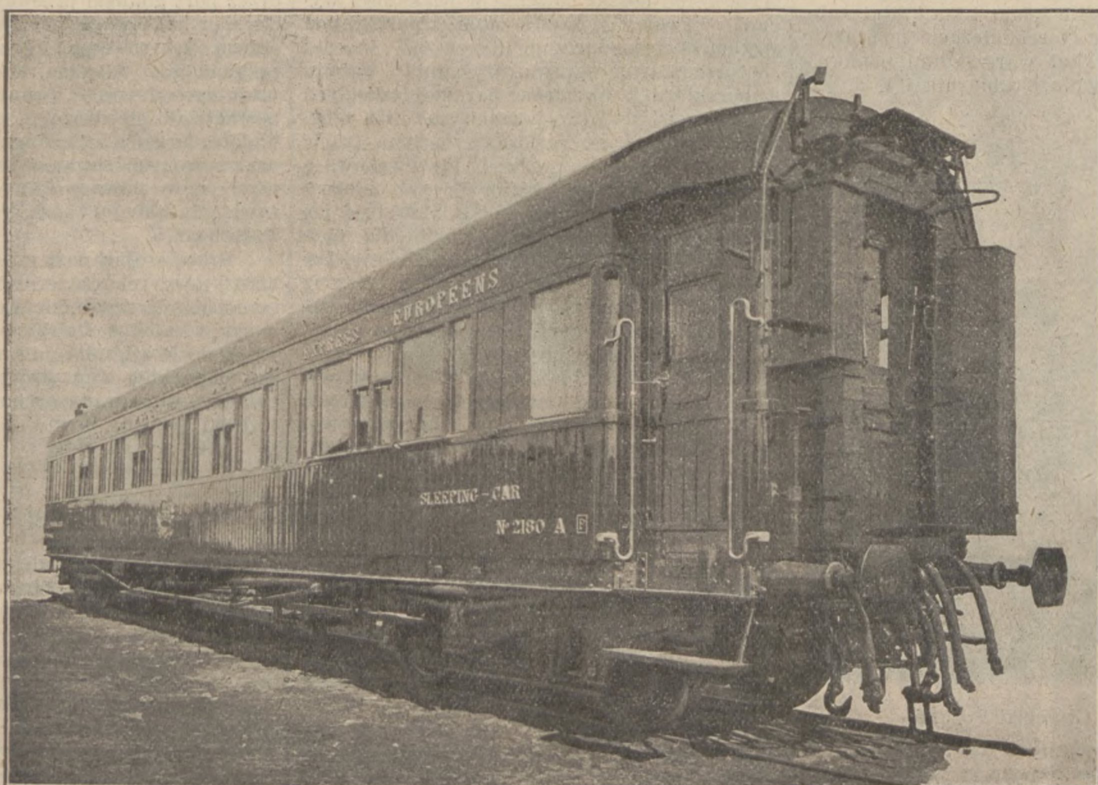
9) Rury wodociągowe stojąco-lane,

10) Wszelkie odlewy żeliwne wagi do 30.000 kg. sztuka,

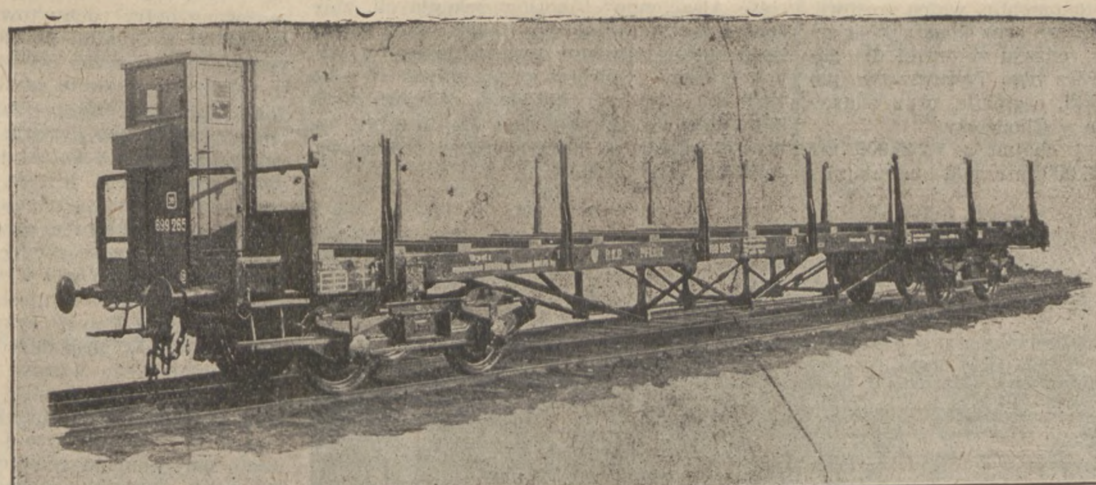
11) Pontony, wozy, oskardy i t. p. utensylja sprzętu saperskiego.

Zarząd Towarzystwa stanowią: A. Rotwand — Prezes, C. Klarner — Wice Prezes, S. Brun, H. Ginsberg, I. Jabłoński, J. Komorowski, O. Saenger, T. Neuman, I. Radziszewski.

Dyrekcję stanowią: W. Woszczyński i J. Zaporski.



Wagon sypialny wykonany w fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein S. A.



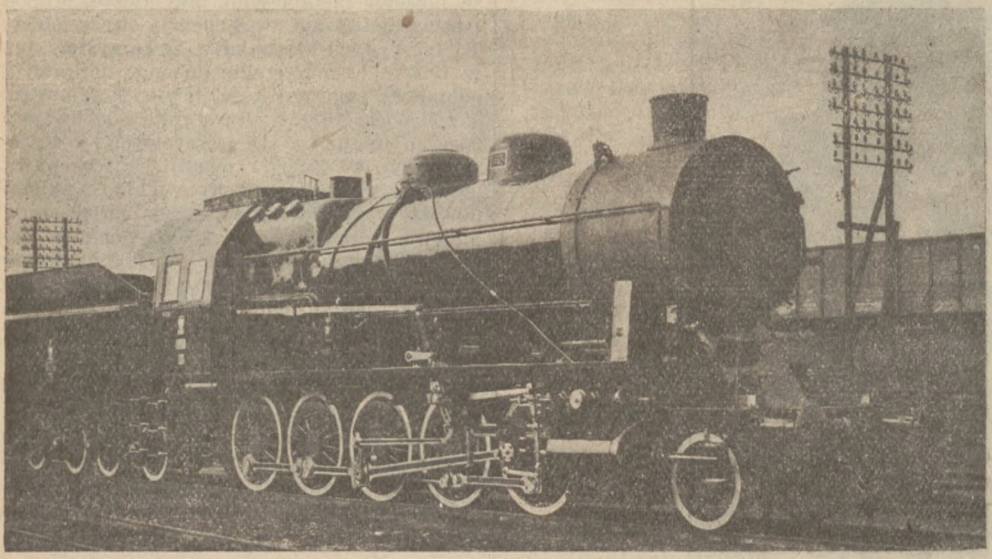
Wagon towarowy, wykonany w fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein S. A.



Wagon osobowy, wykonany w fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein S. A.

Towarzystwo Akcyjne H. Cegielski w Poznaniu.

Fabryka maszyn rolniczych H. Cegielski w Poznaniu założona została w roku 1846. Dzięki odpowiedniej organizacji i ciągłemu dążeniu do zwiększenia wytwórczości, fabryka ta stała się w krótkim czasie jednym z największych zakładów przemysłowych w Polsce. W roku 1899 przeistoczono fabrykę w formę Towarzystwa Akcyjnego, które posiada obecnie trzy fabryki w Poznaniu, a mianowicie: na przedmieściu Główna, gdzie chu, a w czerwcu r. b. opuścił fabrykę ostatni parowóz z I-serji typu „Dekapod". Dalsze 25 parowozów są w budowie. Fabryka Parowozów T-wa Akcyjnego H. Cegielski jest jedyną fabryką parowozów w kraju, posiadającą wszystkie działy produkcji parowozów, a więc odlewnie żelaza i stali, kotlarnię, kuźnię, warsztaty mechaniczne i montarnię włącznie z wszelkimi warsztatami pomocniczemi jak resorownia, śrubiarnia i t. d.

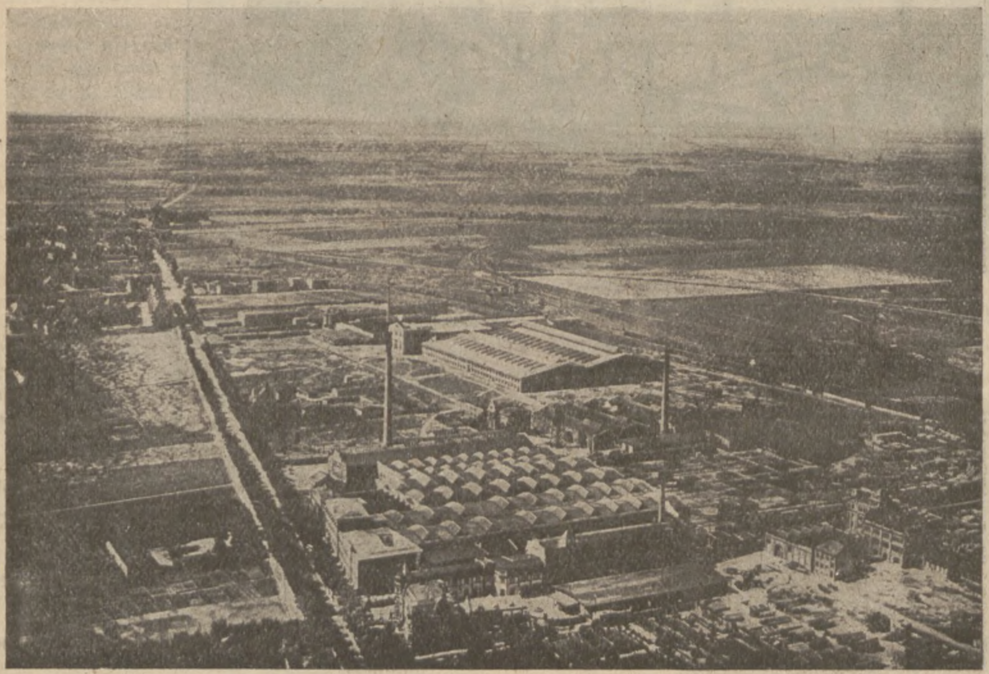


Pierwszy parowóz wykonany przez S. A. H. Cegielski Poznań.

są wyrabiane maszyny rolnicze, znajduje się odlewnia żelaza, stali i metali półszlachetnych, oraz fabryka śrub i nitów, drugą na ul. Strumykowej, gdzie są wykonywane urządzenia przemysłowo-rolne i trzecią na Górnej Wildzie, wyrabiającą wagony, parowozy, kotły parowe, lokomobile, walce szosowe, urządzenia cukrownicze oraz konstrukcje żelazne i wszelkiego rodzaju zbiorniki dla gazów i płynów. Oprócz tego Towarzystwo posiada własne tartaki, cegielnie, oraz własne gospodarstwo rolne w Chodzieży.

Tereny fabryki obejmują 1.245.000 $m.^2$ obszaru, w tem 115.000 mtr. pod budynkami;

Własna kotlarnia dostarcza do parowozów kotły parowe, jak również buduje z wielkiem powodzeniem kotły przemysłowe na wysokie i niskie ciśnienie. Rozpocząwszy ich budowę w roku 1925, dostarczyła fabryka przeszło 7.500 mtr. kw. p. o. kotłów typu „Société Alsacienne" i kotłów sekcyjnych, zbliżonych do typu „Babcock-Wilcox" oraz pewną ilość kotłów systemu kornwalijskiego i lankaszyrskiego. Również uruchomiony w roku 1925 dział budowy urządzeń cukrowniczych dał dobre wyniki, budując dla licznych cukrowni odparnice, podgrzewacze, defekatory, cedzidła, mieszadła i t. d.



Fabryka wagonów i parowozów S. A. H. Cegielski Poznań — G. Wilda.

własne silnie oddają 2.500 KM., własna nowa elektrownia — 2.200 KW.

W roku 1920 uruchomiono fabrykację wagonów, Dział ten wypuszcza normalnie tygodniowo 50 wagonów najrozmaitszych typów w zależności od zamówień Ministerstwa Kolei. Obecnie przechodzi też do fabrykacji wagonów pocztowych i osobowych.

Nowym etapem rozwoju przedsiębiorstwa była budowa fabryki parowozów. Przeznaczono na ten cel wolne tereny, sąsiadujące bezpośrednio z fabryką wagonów, aby w ten sposób połączyć w jeden rejon administracyjny całokształt produkcji ruchomego taboru kolejowego. Obecnie jest ona w pełnym ru-

Z innej dziedziny wymienić należy zbiornik do gazu dla Gazowni w Poznaniu objętości 30.000 m^3. i wieże antenowe dla poznańskiego „Radio".

Na czele Towarzystwa Akcyjnego stoją pp. Dyrektorowie: Inż. Adam Kręglewski, inż. Wacław Fachinetti i inż. Henryk Suchowiak.

Kapitał zakładowy Towarzystwa wynosi zł. 6.600.000.

Kapitał rezerwowy Towarzystwa wynosi zł. 2.737.194.

Fabryka zatrudnia około trzy i pół tysiąca pracowników.

Gdańsk jako port tranzytowy.

Pomyślny rozwój każdego większego portu opiera się na dwuch podstawach: przedewszystkiem naześrodkowaniu handlu zamorskiego swego bezpośredniego geograficznego obszaru ciążenia, dalej na uzyskaniu transportów z bardziej oddalonych od morza obszarów, będących zazwyczaj terenem spornym co do ich, że tak powiem, przynależności portowej i wskutek tego przedmiotem konkurencji szeregu portów. Pierwsze zadanie jest zazwyczaj łatwiejsze ponieważ decydują tu względy natury geograficznej, pozatem bezpośredni obszar ciążenia w większości wypadków tworzy jednolitą całość z portem pod względem gospodarczo-politycznym. Inaczej się przedstawia sprawa uzyskania handlu zamorskiego z obszarów bardziej odległych od morza. Przy transportach na duże odległości moment geograficzny zaczyna tracić swoje znaczenie. Na pierwszy plan wysuwają się względy natury taryfowej oraz udogodnienia i taniość samego portu. Powstaje pozatem często konieczność uzgodnienia polityki taryfowej dwuch lub nawet większej ilości państw, jeżeli interesujące port obszary leżą poza granicami polityczno-gospodarczemi bezpośredniej sfery wpływów tego portu.

Pod względem obsłużenia swego bezpośredniego obszaru ciążenia port gdański wypełnił swoje zadanie w latach powojennych w zupełności. W porcie tym skoncentrował się handel zamorski towarami masowemi nietylko obszarów bezspornie wchodzących w skład jego obszaru ciążenia jak to Pomorza, Byłego Królestwa, Północnej części Poznańskiego i Wołynia, ale i z innych dzielnic Polski leżących z punktu widzenia geograficznego bądź to w strefie wpływów również innych portów, jak np. Górny Śląsk, Szczecina, niektóre części Małopolski portów południowych, bądź też stanowiących nawet geograficznie obszar ciążenia innych portów jak np. Województwo Wileńskie — Kłajpedy, Województwo Białostockie — Królewca. W ten sposób port gdański stał się portem zasadniczym nietylko dla swego geograficznego ale i dla całego gospodarczo-politycznego obszaru ciążenia, czyli dla całej Polski.

Ustalenie ścisłe udziału Gdańska w handlu zamorskim Polski nie jest niestety możliwe, ponieważ nie posiadamy dotychczas statystyki tego ostatniego. Wystarczy jednak porównać cyfry ruchu towarowego w porcie gdańskim z cyframi całego handlu zagranicznego Polski, ażeby stwierdzić poważną rolę Gdańska w handlu zamirskim. Tak np. w roku 1926 wywieziono przez port gdański około 1.400.000 ton drzewa, co wyniosło 28% całego eksportu z Polski tego artykułu. Udział ten nabiera jeszcze bardziej na znaczeniu, jeżeli się weźmie pod uwagę, że przeważna część eksportu drzewa z Polski kieruje się do Niemiec a więc korzysta z transportu lądowego. Węgla wywieziono około 3½ milj. ton, co znów wyniosło 24% całego eksportu węgla z Polski. Przy eksporcie wszelkich produktów gospodarstwa rolnego udział portu gdańskiego wynosi 38%, przy cukrze specjalnie wzrasta do 67%. Przetworów naftowych wyeksportowano 160.000 ton, co znów stanowiło 41% eksportu polskiego. W przywozie port gdański również odgrywał poważną rolę: artykułów żywnościowych i kolonjalnych sprowadzono przez Gdańsk 58%, nawozów sztucznych i chemikalji 59%, rudy żelaznej około 60%. Jeżeli się nawet weźmie cały handel zagraniczny Polski, uwzględniając przytem to, że cały szereg artykułów nie stanowi przedmiotu handlu zamorskiego, to i tutaj udział portu gdańskiego jest znaczny wyniósł bowiem w każdym kierunku przeszło 25%.

Tak poważny udział w handlu artykułami masowemi Polski port gdański mógł uzyskać głównie dzięki polityce taryfowej na kolejachkolejach polskich. Rząd Polski od początku zaistnienia regularnej polityki taryfowej na kolejach polskich zawsze nadzwyczaj przychylnie traktował sprawę kierowania handlu zamorskiego Polski na Gdańsk. Uskuteczniono to drogą wprowadzenia na kolejach polskich szeregu taryf wyjątkowych kierujących eksport i import Polski do Gdańska, dzięki niskim stawkom przewozowym. Taryfa na przewóz drzewa ma nawet częściowo charakter prohibicyjny w stosunku do innych portów, co pozwoliło Gdańskowi ugruntować swoje stosunki handlowe we wschodnich obszarach leśnych Polski.

Uzyskanie tak poważnego znaczenia dla handlu zamorskiego Polski pociągnęło oczywiście za sobą zwiększenie ruchu portowego: ruch okrętowy wzrósł w Gdańsku w porównaniu z najlepszym rokiem przedwojennym o 248%, obroty towarowe wyniosły w roku 1926 około 6¼ milj. ton w porównaniu z 2.500.000 ton w przeciętnej lat przedwojennych. Wzrost ruchu wymagał oczywiście rozbudowy urządzeń portowych, którą też w porcie gdańskim w ciągu lat ostatnich energicznie przeprowadzono. Ostatnio, jak wiadomo, Rada Portu uzyskała pożyczkę amerykańską, która zostanie zużyta na budowę nowego basenu portowego, zaopatrzonego w najnowsze urządzenia przeładunkowe dla towarów masowych.

Przeprowadzona obecnie rozbudowa urządzeń portowych pozwoli na przeładowywanie bez trudu znacznie jeszcze większej ilości towarów. Dotychczas kierowały się przez port gdański przeważnie transporty artykułów masowych polskiego handlu zamorskiego, jak to węgla, drzewa, rudy i t. d., podczas gdy bawełna, część artykułów kolonjalnych i wiele towarów różnorodnych posługiwało się drogą przez inne porty. Rozbudowa urządzeń portowych pozwoli na koncentrację tych towarów w Gdańsku i stworzy ponadto nowe możliwości rozwojowe portowi gdańskiemu poza granicami Państwa Polskiego.

Przed wojną port gdański miał wybitnie tranzytowy charakter. Nie mówiąc już o transportach z dzielnic wchodzących obecnie w skład Państwa Polskiego, które należąc dawniej do Rosji, miały dla niemieckiego Gdańska charakter tranzytowy, przychodziły do Gdańska duże transporty zboża i cukru z dzisiejszej Ukrainy Sowiecikej. Poza tem mniejsze ilości przychodziły z dzielnic niemieckich, które znowu dzisiaj miałyby charakter tranzytowy w stosunku do Gdańska, oraz z dzisiejszej Czechosłowacji i Węgier. W roku 1922 np. przywieziono do Gdańska z obszarów leżących dzisiaj poza granicami Państwa Polskiego około 500.000 ton towarów wywieziono, do tych obszarów około 60.000 ton.

W latach powojennych port gdański utracił w znacznej mierze swój tranzytowy charakter. Wprawdzie jeszcze do roku 1924 dość poważne ilości towarów przychodziły lub wychodziły do Niemiec, w miarę jednak konsolidowania się stosunków handlowych i przystosowywania się ich do nowych warunków politycznych, ruch pomiędzy portem gdańskim a Niemcami zmniejszył się znacznie i nie odgrywa już dziś większej roli. W ciągu trzech lat ostatnich kolejowy ruch towarowy portem gdańskim a zagranicą przedstawiał się następująco:

	Dowóz do portu ton	*Wywóz z portu* ton
1924	130.746	49.663
1925	68.686	48.255
1926	64.999	115.382

Jak widzimy z tego zestawienia, w porównaniu do całości, obrotów portowych ruch zagranicą odgrywał nieznaczną rolę.

W roku ubiegłym największe znaczenie pomiędzy artykułami tranzytowemi, jeżeli jeszcze nie pod względem ilości, to pod względem możliwości rozwojowych, uzyskały rudy żelazne szwedzkie idące do Czechosłowacji i Niemieckiego Górnego Śląska. Do Czechosłowacji wywieziono z Gdańska 44.496 ton rudy a na Niem. Górny Śląsk 32.397 ton. Import ten zaczął się rozwijać równolegle z importem rudy do Polski, przy którym Gdańsk jak to wyżej wspomniano, miał w roku ubiegłym udział 60-procentowy. Rozwój importu tranzytowego rudy był też możliwy tylko dzięki zgodzie Ministerstwą Komunikacji na stosowanie taryfy wyjątkowej na przywóz rudy również i do transportów tranzytowych.

Ponieważ taryfy kolejowe polskie niższe są od niemieckich, port gdański ma wszelkie widoki na stałe zdobycie transportów rudy dla Czechosłowacji.

Z artykułów eksportowych wchodzi w grę żelazo czeskie, na przewóz którego do Gdańska została już wprowadzona taryfa wyjątkowa. Podstawą jednak eksportu tranzytowego przez Gdańsk, tak jak dawniej, powinny być transporty zboża i cukru z Ukrainy, istnieje bowiem możliwość ponownego skierowania zboża i cukru rosyjskiego tranzytem przez Polskę do Gdańska. Dla zrealizowania tego planu koniecznem jest w pierwszej mierze wprowadzenie taryfy tranzytowej na kolejach polskich. W sprawie tej toczą się już rokowania, które miejmy nadzieję, dojdą do pozytywnego wyniku.

W ramach niniejszego artykułu trudno było omówić wyczerpująco jedną z zasadniczych kwestji polskiego życia gospodarczego. Wymaga szczegółowego omówienia szczególniej sprawa taryf tranzytowych dziś i przed wojną, rozbudowy urządzeń przeładunkowych na granicy polsko-rosyjskiej i t. d. Przypuszczam jednak, że artykuł ten przyczynić się może do podjęcia dyskusji prasowej, która oświetli wyczerpująco problematy związane z realizacją przewozu tranzytowego przez Polskę.

A. Rudzki.

Hamulec przestawny systemu „Suchanek“.

Pomiędzy eksponatami z dziedziny wynalazków na Wystawie Komunikacyjnej, ciekawym objektem jest model hamulca przestawnego systemu „Suchanek“, będącego połączeniem dwóch skrajnie przeciwnych typów hamulca kolejowego za pomocą stosunkowo bardzo skromnych i niepokaźnych środków.

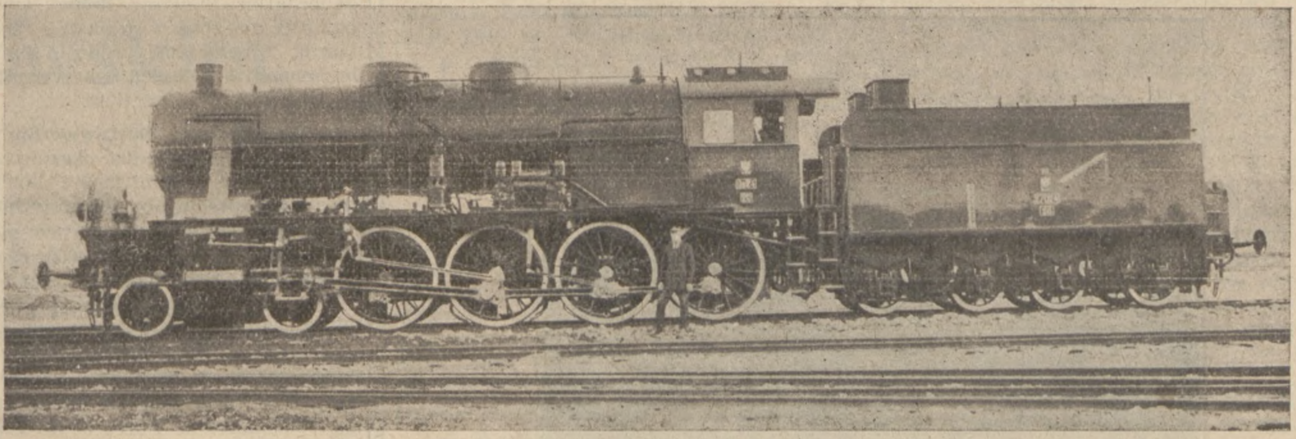
Historja tego hamulca rozpoczyna się z chwilą połączenia trzech zaborów w jedno państwo Polskie.

Zabór austrjacki i po części zabór rosyjski miał przy swoich pociągach osobowych i pośpiesznych w użyciu hamulec „próżniowy“ systemu Hardy'ego, zaś zabór niemiecki hamował swoje pociągi hamulcami „wysokoprężnemi“ systemu Westingshouse'a lub Knorra. Z tego powodu tabor jednego byłego zaboru nie miał możności przebiegu na kolejach drugiego byłego zaboru. Aby wagonom umożliwić dowolne przejście z Małopolskich kolei państwowych na koleje Królestwa lub Wielkopolski, musiałoby się urządzić je dodatkowo z hamulcem wysokoprężnym i naodwrót, wagony urządzone tylko na hamowanie wysokoprężne musiałyby otrzymać dodatkowy hamulec próżniowy; jedno i drugie bardzo kosztowne adoptacje dodatkowe!!

Długoletnie międzypaństwowe próby hamulców, wykazały pewną wyższość hamulców, wysokoprężnych nad hamulcami próżniowemi., Koleje więc dążą do wprowadzenia hamulców wysokoprężnych i do stopniowego wypierania hamulców próżniowych.

W przewidywaniu trudności, na jakie natrafią Polskie Koleje Państwowe przy eksploatacji przejętego od zaborców taboru w tym właśnie kierunku, inż. Henryk Suchanek, ówczesny naczelnik warsztatów głównych w Nowym Sączu a późniejszy Dyrektor Departamentu Ministerstwa Komunikacji wspólnie z p. Hugonem Langerem, kierownikiem biura konstrukcyjnego tychże warsztatów podjęli się pracy obmyślenia drogi do zaoszczędzenia Zarządowi Kolei Polskich dużego wydatku, wskutek potrzeby urządzania podwójnego hamulca przy wagonach osobowych. Oprócz bowiem kosztów zakupu kompletnego hamulca Westingshouse'a lub Knorra, musiał uledz przeróbce mechanizm hamulca, a zwłaszcza główny wał hamulcowy dlatego, że cylinder hamulca Hardy'ego działa pionowo, zaś cylinder hamulca Westinshouse'a lub Knorra — poziomo. Dążność wyżej wspomnianych, skierowana była do tego, aby umożliwić hamowanie wagonów jednym tylko cylindrem hamulca próżniowego, by przez to uniknąć wysokich kosztów przeróbki mechanizmu hamulcowego i aby zmniejszyć koszty, połączone ze sprawieniem kapiletu nowego hamulca wysokoprężnego oraz zmniejszyć obciążenie wagonu. Konstrukcje i próby trwające prawie dwa lata, doprowadziły do dodatniego wyniku drogą stosunkowo łatwą i niekosztowną.

Zasada, uwarunkowana przez rozmiary cylindra hamulca próżniowego i charakter tegoż hamulca, że nadprężność powietrza dla



Parowóz osobowy O. S. 24 wykonany przez Pierwszą Fabrykę Lokomotyw w Polsce S. A.

podniesienia tłoku hamulcowego nie powinna przekroczyć 0,6 atm., została szczęśliwie wprowadzona w czyn za pomocą odpowiednio skonstruowanego zaworu redukcyjnego. Trudność, wynikająca z konstrukcji cylindra hamulca próżniowego co do uszczelnienia jego dolnej komory, została w bardzo dowcipny sposób przezwyciężona przez umieszczenie podwójnie działającego zaworu w dławnicy, tak, że dławnicę gumową uszczelnia albo nadprężność powietrza zewnętrznego, albo nadprężność powietrza wysokoprężnego, znajdującego się w dolnej komorze cylindra hamulca próżniowego, zależnie od systemu hamowania danego pociągu.

Rola kurka przestawnego jest pomocnicza. W razie bowiem zmiany parowozu i zmiany systemu hamowania lub w razie przełączenia wagonu do innego pociągu hamowanego odmiennym systemem hamulca, umożliwia on przez proste przestawienie rączki na daną pozycję, działanie jednego lub drugiego systemu hamowania.

Do tych trzech składników, stanowiących przedmiot patentu systemu „Suchenek“ dochodzi tylko jeszcze, oprócz przewodów hamulca wysokoprężnego i jego części, t. zw. trójzawór szybkodziałający i zbiornik wysokoprężnego hamulca, tak, że koszt przeróbki wagonu wyposażonego w hamulec próżniowy na hamowanie zmienne, to znaczy hamulcem próżniowym lub wysokoprężnym, nie wynosi więcej niż około zł. 1.200, podczas gdy zakup i montaż kompletu hamulca Westingshouse'a lub Knorra wraz z przeróbką mechanizmu hamulcowego danego wagonu przenosi znacznie kwotę zł. 2.800.

Cyfry te, wykazujące oczywiste oszczędności, nie przemawiałyby do przekonania, gdyby nie dotychczas osiągnięte rezultaty użycia tego systemu.

Należy tu podkreślić przedewszystkiem łatwość obsługi, co dobitnie wykazało dotychczasowe doświadczenie, osiągnięte przy pociągach pośpiesznych sezonowych Warszawa —Zakopane, wzgl. Warszawa — Krynica. Pociągi te składają się z wagonów zaopatrzonych częściowo hamulcami obu zasadniczych systemów (wagony sypialne), częściowo zaś hamulcem przestawnym systemu „Suchanek“. Podczas gdy na szlaku Warszawa—Kraków pociągi te hamowane są hamulcem wysokoprężnym, to na szlaku Kraków — Zakopane, wzgl. Kraków — Krynica hamuje się je systemem próżniowym. Wystarczy tylko przestawienie rączki kurków przestawnych na odpowiednią pozycję oznaczoną na tabliczce i skład pociągu może natychmiast podlegać hamowaniu odmiennym systemem hamulca. Manipulacja ta nie trwa dłużej aniżeli 2 — 3 minuty.

Dalszą zaletą systemu „Suchanek“ jest to, że dotychczasowe wyniki eksploatacji okazały się zupełnie zadowalającemi i że hamulec ten nie wykazał innych błędów, jak tylko zwykłe usterki normalnie objawiające się przy użyciu hamulca systemu Hardy'ego (próżniowego), mimo, że od chwili uruchomienia tego systemu, to jest od wiosny roku 1923, wagony nim urządzone przebiegły już przeszło 500.000 km.

Hamulec ten przedstawia więc najbardziej prosty, najłatwiejszy i dotychczas najtańszy sposób do przejścia ogólnego z systemu hamowania hamulcem próżniowym na coraz bardziej rozpowszechniający się system hamowania hamulcem wysokoprężnym.

Nieżyczliwe i nieoparte na rzeczowych powodach stanowisko, zajęte przez jedynego i znanego w kraju specjalisty w dziedzinie hamulców wysokoprężnych w odniesieniu do konstrukcji tegoż hamulca, zniewoliło konstruktorów do oddania eksploataeji wynalazku w ręce firmy zagranicznej, znanej zresztą w Europie firmy Knorr Bremse A. G. w Berlinie, która, przyznać należy, bardzo starannie podjęła się swego zadania i dostosowała ten system również przy wagonach zaopatrzonych hamulcem próżniowym systemu Körtinga (w Niemczech i Austrji).

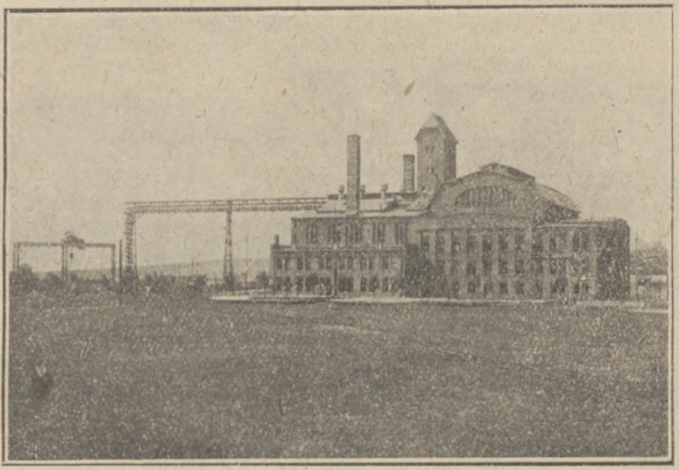
Szersze zastosowanie tego systemu przy wagonach dawnego zaboru austrjackiego i zgłoszenie go przez P. K. P. na forum Międzynarodowego Związku Kolejowego, czego niestety, mimo wszelkich zalet tego systemu zaniechano, umożliwiłoby bezsprzecznie większą swobodę w używaniu wagonów osobowych nietylko między poszczególnemi okręgami dyrekcyjnemi P. K. P., ale również i w międzynarodowym ruchu, tembardziej, że system ten nie wprowadza żadnych zasadniczych zmian, dotychczas w międzynarodowym ruchu przyjętych i zaaprobowanych systemów hamowania i nie przyczynia nowych trudności dla obsługi pociągu.

Spółka Akcyjna „Siła i Światło“.

Warszawa, ul. Marszałkowska 94 (dom własny).

Spółka Akcyjna „Siła i Światło“ rozpoczęła swoją działalność w 1918 r. Cel Spółki: elektryfikacja kraju, budowa, eksploatacja i finansowanie elektrowni okręgowych i kolei elektrycznych.

W ciągu pierwszych lat swego istnienia „Siła i Światło“ ześrodkowała w swoim portfelu dominujące pakiety akcji szeregu największych przedsiębiorstw elektrycznych w Polsce, finansując je, prowadząc ich gestję oraz kierując ich rozbudową.



Elektrownia Okręgowa w Zagłębiu Dąbrowskiem.

W ten sposób powstał największy w Polsce koncern elektryczny, do którego należą:

1) Sp. Akc. Elektrownia Okręgowa w Zagłębiu Dąbrowskiem, eksploatująca elektrownię okręgową w Małobądzu pod Sosnowcem. Elektrownia zasila wielce uprzemysłowiony okręg zagłębia dąbrowskiego. Początkowa moc elektrowni wynosiła 10.000 kW, a obecnie została powiększona do 22.500 kW. Produkcja wyniosła w 1926 r. ok. 20.000.000 kWh, kapitał akcyjny Spółki wynosi zł. 7.500.000.

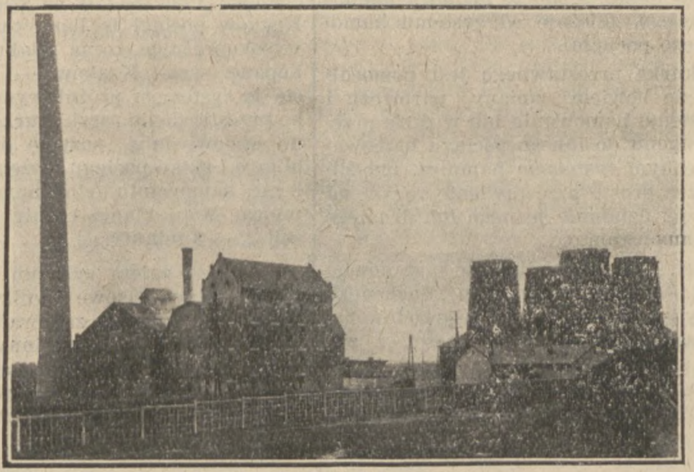
2) Sp. Akc. Elektrownia Okręgowa w Zagłębiu Krakowskiem eksploatuje elektrownię w Sierszy Wodnej pod Trzebinią, zasilając rozwinięty pod względem przemysłowym okręg Zagłębia Chrzanowskiego, Krakowskiego. Moc elektrowni 10.000 kW., powiększa się obecnie do 22.500 kW. Produkcja za 1926 r. wyniosła ok. 24.000.000 kWh. Kapitał akcyjny Spółki wynosi zł. 4.785.700.

3) Sp. Akc. Elektrownia Okręgowa w Pruszkowie. Elektrownia uruchomiona w r. 1923 zasila okolice podmiejskie Warszawy i wielkie zakłady przemysłowe w tych okolicach. Moc elektrowni 8.500 kW. powiększa się obecnie do 16.500 kW. Kapitał akcyjny Spółki wynosi złotych 2.500.000.

4) Sp. Akc. „Sieci Elektryczne“. Buduje linję o napięciu 35.000 woltów dla czerpania prądu z Elektrowni Okręgowej w Zagłębiu Dąbrowskiem i zasilania okręgu przemysłowego, położonego wzdłuż toru kolejowego Sosnowiec — Ząbkowice — Zawiercie — Częstochowa. Budowa linji jest na ukończeniu. Kapitał akcyjny Spółki wynosi zł. 250.000.

5) Sp. Akc. Elektryczne Koleje Dojazdowe prowadzi budowę linji kolei elektrycznej z Warszawy do Żyrardowa. Kolej zostanie uruchomiona na odcinku Warszawa — Grodzisk w 1927 r. Kapitał akcyjny Spółki wynosi zł. 500.000. Spółka korzysta ze znacznych kredytów angielskich.

6) Sp. Akc. Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem buduje linję tramwajów elektrycznych, mającą łączyć miasta Dąbrowę — Sosnowiec — Będzin i Czeladź. Linja zostanie uruchomiona jeszcze w r. 1927. Kapitał akcyjny Spółki wynosi zł. 250.000 i spółka ta korzysta ze znacznych kredytów angielskich.



Elektrownia Okręgowa w Sierszy Wodnej.

7) Tow. Akc. „Kabel Polski“ w. Bydgoszczy. Fabryka wyrabia przewodniki i kable elektryczne wszelkich przekrojów. Kapitał akcyjny wynosi zł. 1.000.000.

8) Śląsko - Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Sp. z ogr. odp. Katowice, prowadzi eksploatację kolei elektrycznych na terenie Górnego Śląska. Kapitał udziałowy wynosi zł. 300.000.

9) Miasto Ogród „Podkowa — Leśna“, Sp. z o. o. w Warszawie powstała dla urządzenia miasta ogrodu na terytorjum dawnego majątku „Podkowa Leśna“. Obszar wynosi ok. 518 morgów w większej części pokryty lasem. Terytorjum znajduje się na 24 klm. budowanej linji kolei elektrycznej Warszawa — Grodzisk — Żyrardów.

10) „Zakup i Dostawa“ Sp. z ogr. odp. w Warszawie prowadzi ubezpieczenia grupowe elektrowni, tramwajów, kolei elektrycznych oraz przemysłu elektrotechnicznego.

Pozatem „Siła i Światło“ opracowuje i przygotowuje do realizacji projekty nowych elektrowni i kolei elektrycznych.

W roku bieżącym „Siła i Światło“ nawiązała kontakt z kapitałem belgijskim, organizując w Brukseli razem z firmą Trust Metalurgique Belge — Francais“ nową spółkę polsko - belgijską pod nazwą „Societe Belgo - Polonaise de Force et de Traction Electriques („Sobelpol“) Soc. Anon., zadaniem której jest współpraca z „Siłą i Światłem“ przy realizacji programu elektryfikacyjnego w Polsce. Kapitał tej Spółki wynosi fr 26.000.000 i „Siła i Światło“ posiada w niej większość.

Zarząd Spółki Siła i Światło mieści się w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej Nr. 94 w gmachu własnym.

Władze Spółki stanowią: Rada Zarządzająca: Prezes — Gerlicz, wiceprezes St. Karłowski, członkowie: Dr. A. Biedermann, M. Hofman, Dr. H. Kaden, K. Kozłowski, Sz. Landau, J. Regulski, T. Sułowski, E. Tempel, A. Wierzbicki, Dyrekcja: dyr. nacz. T. Sułowski, dyr. finan. J. Regulski, dyr. techn. K. Gayczak

Elektryfikacja Polski.

Stan elektryfikacji Polski nie jest wszędzie równomierny. Najdalej posunięta jest elektryfikacja w byłym zaborze pruskim, gorzej stoi w Małopolsce, jeszcze gorzej w byłej Kongresówce, a najgorzej na Kresach Wschodnich. Zadanie, które jeszcze jest do spełnienia, jest ogromne i wymagać będzie ogromnego kapitału, więc będzie mogło być uskuteczniane tylko stopniowo, w miarę dopływu kapitału.

Wskaźnikiem tego, jak mało u nas jeszcze jest używanie prądu elektrycznego udostępnione, może służyć fakt, że według danych, które niedawno pojawiły się w prasie, ilość abonentów energji elektrycznej w Polsce wynosi max. 330.000, jest to ilość dla kraju o 28 miljonach obywateli, rzecz prosta, znikoma. Dla udostępnienia energji elektrycznej czy to dla celów oświetlenia, czy też dla napędu motorowego i innych celów potrzebne jest zbudowanie w kraju całego szeregu dużych elektrowni okręgowych, połączonych ze sobą siecią przewodników wysokiego napięcia, coby z czasem umożliwiło przy względnie niedużym wydatku, korzystanie z prądu elektrycznego zarówno w małych miasteczkach jak i na wsi. Pierwsze kroki w tym kierunku są już poczynione, od dłuższego czasu prowadzą się pertraktacje z konsorcjum amerykańskiem, które opracowuje projekt elektryfikowania narazie lewego brzegu Wisły. Pertraktacje te jednak ciągną się już bardzo długo. Ponieważ dotąd nie doprowadziły do żadnego konkretnego wyniku, powstał projekt w Zagłębiu Dąbrowskiem połączenia szeregu istniejących tam elektrowni prywatnych siecią przewodów elektrycznych, aby w ten sposób ułatwić okolicznej ludności korzystanie z prądu elektrycznego i jednocześnie mieć zapewnioną rezerwę.

Co do st. m. Warszawy, to — jak prasa już o tem donosiła — przystąpiono do opracowywania projektu kolei podziemnej elektrycznej. Urzeczywistnienie tego projektu każe jednak prawdopodobnie nieco dłużej poczekać na siebie, gdyż koszty budowy kolei podziemnej są bardzo wysokie, a oprocentowanie włożonego kapitału jest nader nizkie.

Należy zaznaczyć, że elektryzacja kraju szczególnie w Kongresówce już w czasie powojennym zrobiła u nas znaczne postępy, znajduje się jednak pomimo to, w porównaniu z Zachodem i Ameryką, dopiero w stanie embrjologicznym. Dowodem czego służyć może wykaz rozchodu energji elektrycznej w kWh w ciągu roku na jednego mieszkańca w różnych krajach, a mianowicie:

Szwajcarja	—	700	kWh
Kanada	—	612	„
Norwegja	—	493	„
Stany Zjednoczone	—	472	„
Szwecja	—	364	„
Francja	—	147	„
Niemcy	—	141	„
Anglja	—	139	„
Japonja	—	88	„
Włochy	—	83	„
Polska	—	22	„

Jeżeli wziąć pod uwagę, że dalszy rozwój w powyższych krajach postępuje dość szybko, chcąc zadość uczynić wciąż wzrastającej potrzebie, to należy się spodziewać, że elektryfikacja i u nas bezwzględnie ma ogromną przyszłość, tem bardziej, że zapotrzebowanie wzrasta z każdym niemal dniem, i jedyną przeszkodą w rozwoju tak ważnego czynnika przemysłowego i kulturalnego, jest niestety, jak dotychczas chroniczny brak odpowiednich kapitałów.

W miarę racjonalnej elektryfikacji kraju i obniżenia cen na energję elektryczną wzrośnie w Polsce zużycie elektryczności nie tylko dla oświetlenia i celów przemysłowych, lecz również dla gotowania i innych celów gospodarstwa domowego. Ten rodzaj zużycia odgrywa dziś w innych krajach dużą rolę i przyczynia się do rozwoju elektryfikacji i przemysłu elektrotechnicznego.

Inż. Paweł Mackiewicz.

ROBOTY PUBLICZNE

na Wystawie Komunikacyjnej we Lwowie.

Sprawa drogowa w wojew. Lwowskim.

Wywiad przedstawiciela Ajencji Wschodniej z p. inż. Emilem Bratro, Naczelnikiem Oddziału Drogowego.

— Jak przedstawia się sieć drogowa w Województwie Lwowskiem?

— Województwo Lwowskie, obejmujące 27.000 km.² posiada następującą sieć drogową, rozłożoną w 27 powiatach:

Drogi państw. tw. naw. 1117 km., ziemne 53 km.

Drogi wojewódzkie: tw. naw. 869 km., ziemne 72 km.

Drogi powiatowe: tw. naw. 1588 km., ziemne 1749 km.

O drogach gminnych nie wspominam, albowiem, z wyjątkiem ulic miejskich, są to przeważnie arterje ziemne, mało sposobne do przyjęcia bądź do ciężkiego, bądź też szybkiego ruchu drogowego.

— Z powyższego wynika, że na 100 km.² powierzchni, posiadamy 13,2 km. dróg bitych. Jakkolwiek jest to cyfra nieco wyższa, niźli przeciętna dla państwa polskiego, która wynosi zaledwie 11,4 km.², jednakże trzeba zaznaczyć, że otrzymaliśmy te drogi po okresie wojennym w silnym stanie zniszczenia, ze zrójnowanym nieco kapitałem zakładowym tych dróg, tak, iż niektóre z nich właściwie niczem nie różnią się od dróg ziemnych i wymagają jaknajszybszej przebudowy.



— Jak przedstawia się problem drogowy w innych krajach?

— Otóż na 100 km.² powierzchni kraju wypada długość dróg bitych we Francji 105 km.², Anglji 82 km., Belgji 78 km², Niemiec 49 km.² Na tle tych cyfr widzimy dopiero wyraźnie kolosalne upośledzenie nasze w rozbudowie drogowej.

— Jakie przyczyny składają się na zły stan dróg w Polsce?

— Przyczyny zaniedbania naszego w tej sprawie, jakkolwiek różnorodne, dadzą się sprowadzić właściwie do jednego czynnika, a tym jest małe zrozumienie w społeczeństwie ważności problemu drogowego i wynikający stąd brak środków materjalnych dla opanowania naszej nędzy drogowej. Jest to obecnie tem dotkliwsze, że nie potrafiliśmy wykorzystać w swoim czasie okresu dewaluacyjnego w przeciwieństwie np. do Niemiec lub Austrji, z których pierwsze w tym czasie rozbudowały znakomicie swoją sieć kanałową, druga zaś przeprowadziła poważne prace nad zelektryfikowaniem kolei.

— Jak pan naczelnik dzieli prace drogowe?

— Prace drogowe dadzą się schematycznie podzielić na 3 typy: pierwsze, utrzymanie istniejących dróg, drugie, budowa nowych ciągów, względnie przebudowa nawierzchni, a wreszcie trzecie, przebudowa zniszczonych wojną objektów drogowych.

— Jak się przedstawia sprawa wydatków?

— Wydatki, złączone z utrzymaniem dróg państwowych były w pierwszych okresach państwowości polskiej tak skromne, że po prostu uniemożliwiały jakąkolwiek konserwację. Z biegiem lat stosunki pod tym względem zaczęły się poprawiać, jakkolwiek daleko jeszcze do tych kwot, które istotnie są potrzebne.

W obecnym okresie budżetowym przewidziano na utrzymanie 1 km. dróg państwowych w Woj. Lwowskiem 1445 zł. przyczem zaznaczam, iż odnośne wydatki w państwie polskiem wahają się w zależności od Województw pomiędzy kwotą 1300 zł., a 1800 zł. Najlepiej pod tym względem datowane jest Województwo Warszawskie, co jest do pewnego stopnia wytłomaczone sąsiedztwem stolicy państwa. Dodaję, iż w b. zaborze austryjackim koszt utrzymania dróg państwowych wynosił około 1200 koron na 1 km.

Porównywując daty przedwojennc z obecnemi oraz uwzględniając z jednej strony wartość ówczesnej korony w przerachowaniu przez złoto, która była około 2 razy wyższa, niźli obecna złotego, zaś z drugiej ciągłą zwyżkową tendencję materjałów, potrzebnych do konserwacji dróg, dojść się musi do wniosku, iż na utrzymanie dróg przeznaczamy zaledwie $^1/_3$ istotnej wartości nabywczej, niźli to miało miejsce poprzednio.

Jest to tem smutniejsze, iż jak już powyżej powiedziałem, otrzymaliśmy w spadku drogi zniszczone oraz, że wymogi, stawiane dzisiaj komunikacji drogowej, są znacznie wyższe niźli poprzednio, wobec niezmiernie silnie postępującej motoryzacji ruchu drogowego.

Przeciętne wydatki drogowe na drogach wszelkich typów, od państwowych aż do gminnych, wynoszą w Polsce w obecnym okresie kwotę, wahającą się między 2 a 3 zł. na rok i głowę ludności. Jeśli zważymy, że np. w Stan. Zjedn. Am. Półn. analogiczna kwota wynosiły w r. 1926 — 110 zł., w Anglji 50 zł., to, jakkolwiek nie możemy mieć mione państwa, przecież różnica jest tu zbyt jaskrawa i wymaga poważnego zastanowienia się.

Najbliżsi nasi sąsiedzi — Niemcy — w posażenia dróg, wydali na ten cel, wedle zamknięć roku budżetowego, znacznie więcej. I tak, w przerachowaniu na złote wydała Saksonja 9450 zł., Westfalja 9170 zł., Nadrenja 7810 zł., Schlezwig-Holsztyn 7180 zł., i t. p., przyczem nie uważają tych kwot za zupełnie wystarczające, a zaznaczyć należy, że drogi ich nie zostały właściwie dotknięte wojną w tym stopniu, jak nasze.

— Jak się przedstawia sprawa budowy nowych linji?

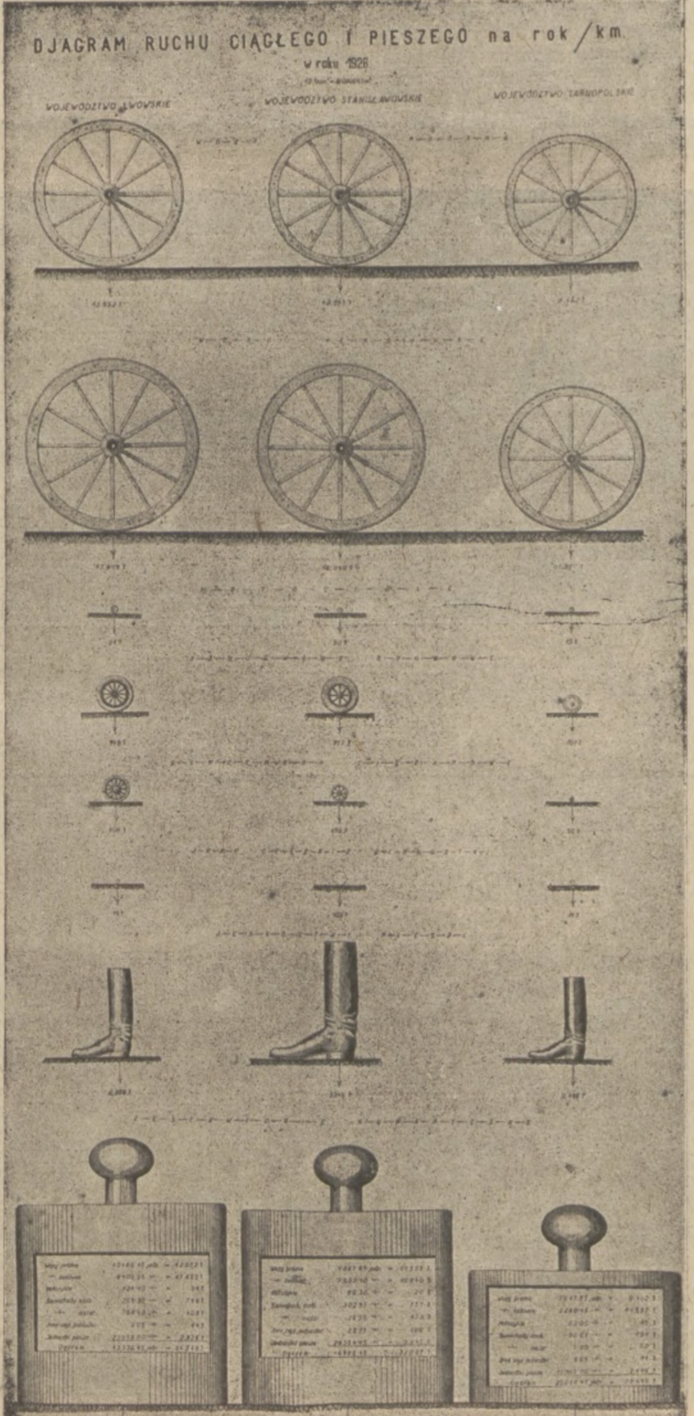
— Jeśli źle się dzieje u nas pod względem konserwowania dróg, to jeszcze gorzej przedstawia się sprawa z budową nowych linji. Dość powiedzieć, że za cały okres państwowości polskiej wykonano w tutejszem województwie zaledwie 1,3 km. (!) nowej drogi. Jeśli byśmy w tem tempie mieli nadal postępować, to musiałoby nas ogarnąć zupełne zwątpienie.

— Z prawdziwem uznaniem podnieść jednak należy, że istnieje jeden dział, w którym zrobiono olbrzymi krok naprzód i opanowano zniszczenie wojenne. Działem tym jest budowa wielkich mostów, których przeważna część została już odbudowana i rok rocznie daje się tu odczuć silny postęp. Z ważniejszych objektów wspomnieć należy most na Wisłoku w Rzeszowie, mosty na Sanie w Radymnie, Jarosławiu, Przemyślu i Lisku, na Jasiołdzie w Dukli, szereg mostów na Strwiążu, jak np. w Ustrzykach, Berechach, Chyrowie, most w Sokalu na Bugu, na Dniestrze w Samborze i wiele innych. Stosunki, jak już zaznaczyłem idą ku lepszemu, pożądane jest jednakże szybsze tempo w tej poprawie.

— Jak wygląda kwestja kosztów inwestycji drogowych?

— Podana przezemnie powyżej motoryzacja ruchu drogowego, wymaga również w najbliższej przyszłości przebudowy na bardziej uczęszczanych ciągach, nawierzchni drogowej, gdyż stosowana dotychczas nawierzchnia żwirowa zwyczajna, wymogom obecnym odpowiedzieć nie może. W zrozumieniu tej sprawy wykonało Woj. Lwowskie w r. b. odcinek próbny obok Lwowa w kierunku Stryja, zastosowując nawierzchnię Dr. Dammanna, brukowaną nawierzchnię za rogatką żółkiewską, w najbliższym zaś czasie przystępuje do nawierzchni sprameksowej i meksfaltowej w Drohobyczu. Są to rzeczy, połączone z wielkim wysiłkiem finansowym, nie mniej jednak konieczne, byśmy mieli już odpowiednie daty w ręku na ten czas, gdy umożliwione zostanie nowoczesnych nawierzchni w szerszym zakresie.

Dla dróg samorządowych potrzebny jest dla rozbudowy drogowej tani kredyt z uwagi, że koszty inwestycji drogowych z natury rzeczy muszą się rozkładać na szereg lat. Pomoc ustawowa w tym kierunku ze strony państwa jest znikoma i na niej poprzestać nie można. Poważnem zagadnieniem jest zastanowienie się nad ewentualnością założenia „Polskiego Banku Drogowego“, któryby przy zastrzeżeniu z jednej strony interesów gospodarki społecznej, z drugiej zaś dochodowości kapitału w bank włożonego, potrafił ująć znaczną część inicjatywy w rozbudowie drogowej w swoje ręce i postawił ją na gruncie nieco realniejszym, niźli to ma miejsce niestety dotychczas. Jest to jednakże materja obszerniejsza, usuwająca się od dorywczego omówienia.



Materjały kamienne
do budowy i konserwacji dróg na terytorjum wojew. Lwowskiego.

Bardzo ważną rolę przy budowie i utrzymaniu dróg odgrywa kamień, szuter i piasek używane do tego celu, gdyż trwałość nawierzchni drogowej oprócz ogólnych warunków technicznych zależną jest w pierwszej mierze od jakości szutru użytego na górną warstwę oraz od materjału wiążącego nawierzchnię.

Województwo lwowskie jest w ogólności, biorąc, ubogie w kamienie, nie posiada — w zupełności kamieni najprzedniejszych gatunków, jak bazalt, granit, porfir i tym podobne, z gatunków średniej wartości na terytorjum województwa znajdują się tylko kwarcyty np. w Batiatyczach pow. Żółkiew, w Wiszence pow. Żółkiew, w Hucie Suchodolskiej pow. lwowski. Pierwszy kamieniołom jest jednak mało wydatny, dwa ostatnie bardzo słabo eksploatowane z powodu braku należytej komunikacji drogowej i kolejowej do tych kamieniołomów.

Z gatunków pośledniejszych znajduje się cały szereg kamieniołomów piaskowców, jak np.: Zawadów pow. Lwów, Romanówka koło Janowa, Starzawa koło Chyrowa, Cergowa, Rymanów, Mymon, Trepcza, Habkowce, Huczwica na terytorjum pow. krośnieńskiego i liskiego. Następnie znajdują się kamieniołomy wapienia np. Krasów i Pustomyty w powiecie lwowskim, Stracz w pow. gródeckim, Artyszczów, Gródka, Huta Lubycka, Łazów, Grochowiec, Krupiec w Zarządzie Drogowym jarosławskim, które często występują jako wapienie-piaskowce.

Ponadto znane są szutrowiska rzeczne, a w szczególności w okolicy Dobromila z rzeki Wiaru i Strwiąża, następnie z rzeki Sanu i Dniestru, w których zawarte są kamienie różnych gatunków i różnych twardości z przewagą piaskowców.

Z powyższego więc wynika, że tak z powodu znacznego ruchu na drogach państwowych województwa lwowskiego, jak też i z powodu miernej jakości kamieni na jego terytorjum, znaczna część zapotrzebowania szutru do konserwacji dróg państwowych musi być pokrywaną materjałami sprowadzanemi koleją z poza terytorjum województwa lwowskiego, jak np. bazalt z Lubomirska i granit z Klesowa z województwa wołyńskiego, bazalt z Niedźwiedziej Góry oraz porfiryt z Miękini w województwie krakowskiem i w końcu szuter rzeczny z rzeki Stryja w województwie stanisławowskiem.

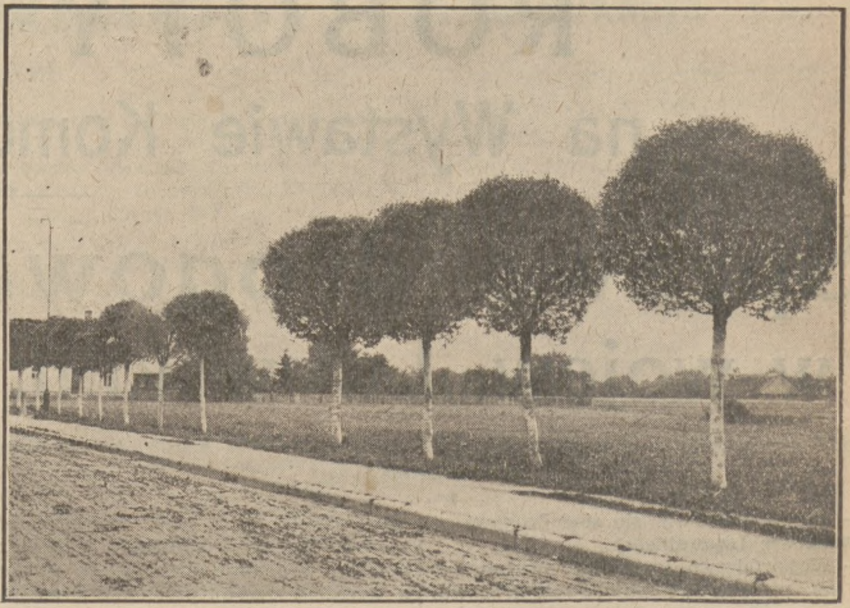
Okoliczność ta powoduje w konsekwencji znaczne podrożenie materjałów do budowy i konserwacji dróg, z powodu znacznych odległości przewozu kolejowego i wysokiej taryfy szutrowej do tego stopnia, że na niektórych odcinkach dróg państwowych granity i bazalty dochodzą w cenie *aż do 55 zł. za 1 m^3*.

Dyrekcja Robót Publicznych województwa lwowskiego dąży w gospodarce szutrowej w ostatnich kilku latach głównie od roku 1925 t. j. od czasu wprowadzenia waluty złotowej, do wyeliminowania gorszych gatunków materjałów szutrowych przy konserwacji dróg państwowych i zastąpienia bazaltem, granitem, kwarcytem oraz porfirem, a to głównie w miastach i na odcinkach podmiejskich silnie frekwentowanych przez różnego rodzaju wehikuły.

W wytyczonym programie postępując konsekwentnie, uczyniono już znaczne postępy, mimo bardzo znacznych trudności finansowych i niewystarczających dotacyj, a np. w roku 1927/8 z ogólnej ilości 1.117 klm. dróg szutrowych przy ogólnym zapotrzebowaniu rocznym 55.000 — 60.000 m^3 szutru, wprowadzono wyżej wyszczególnione na 240 klm. dróg, kontraktując do tego celu około 15.000 m^3 najprzedniejszych gatunków szutrów.

We Lwowie, dnia 24 sierpnia 1927.

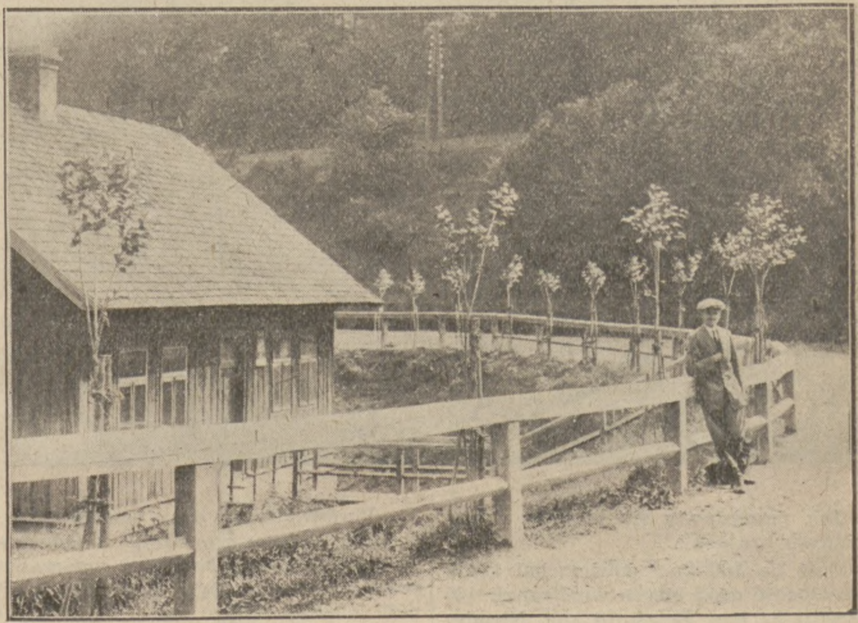
Inż. *Jan Bryliński*
Referendarz O. D. R. P. we Lwowie.



Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Drzewa przydrożne — wiśnie kuliste.



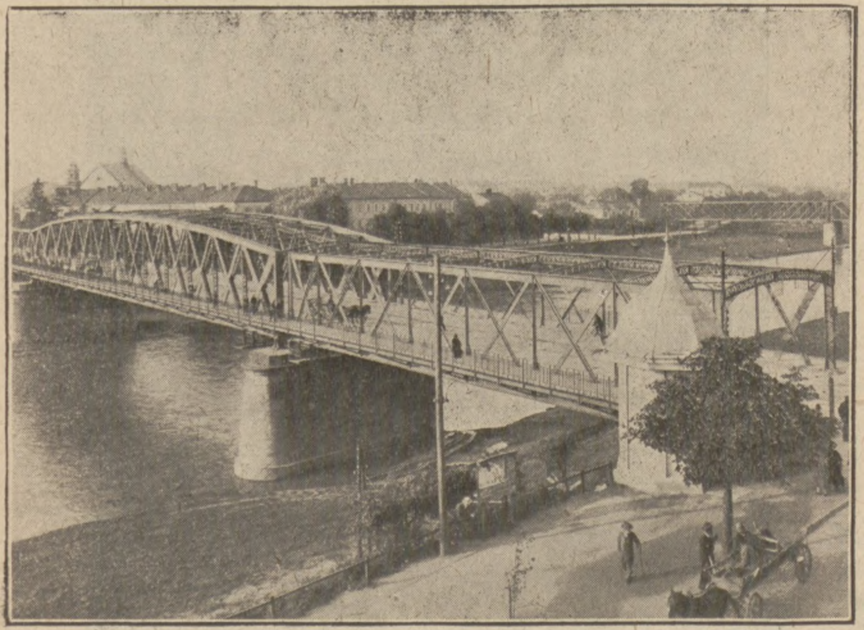
Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Drzewa przydrożne — owocowe jabłonie.



Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Drogomistrzówka w Ustrzykach.



Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Figuralny djagram ruchu na drogach państwowych w r. 1926. Wielkość figur odpowiada ściśle ilości zanotowanych jednostek ruchu.



Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Most żelazny na Sanie w Przemyślu.



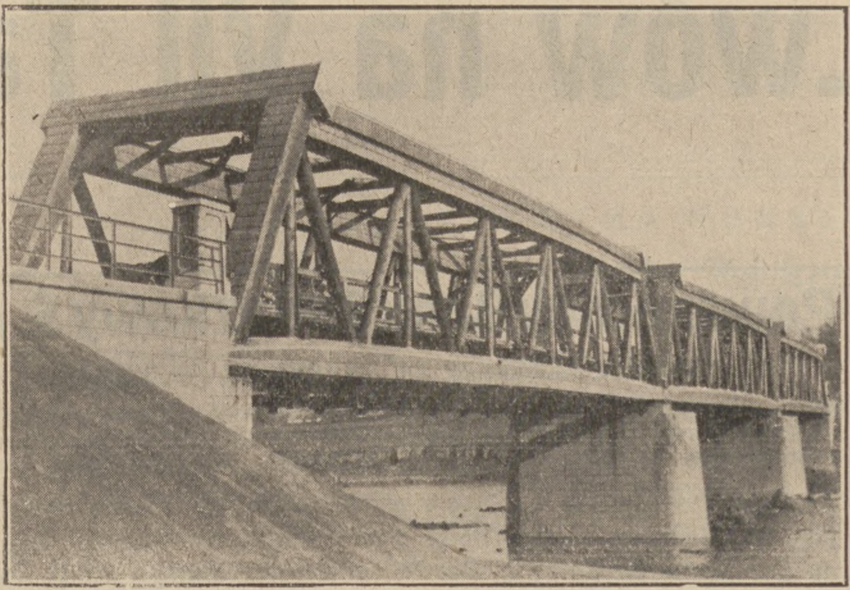
Okr. Dyr. Rob. Publ. Lwów. — Uroczystość poświęcenia mostu żelaznego na Sanie pod Radymnem w dniu 7 sierpnia 1927 r.



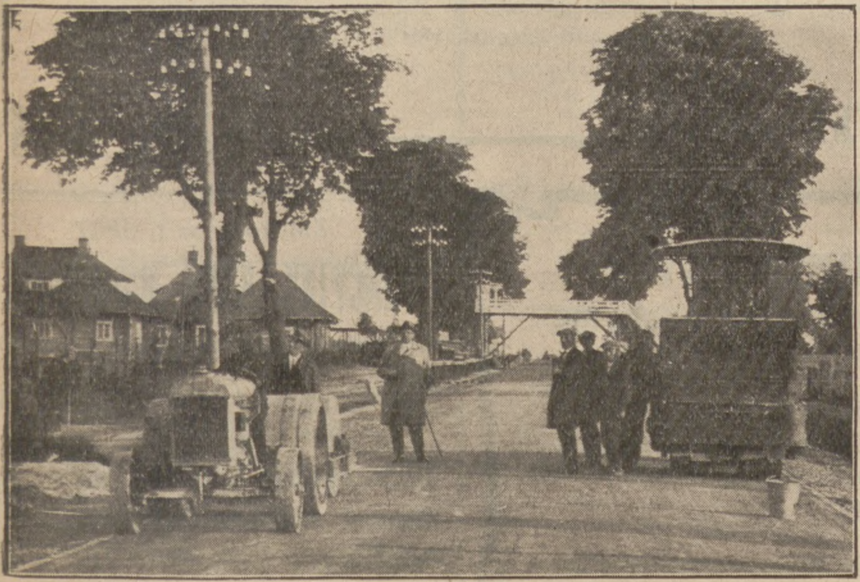
Okr. Dyr. Rob. Publ. Lwów. — Most żelbet. na Jasiołce pod Zboiskami.



Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Warsztaty drogowe.



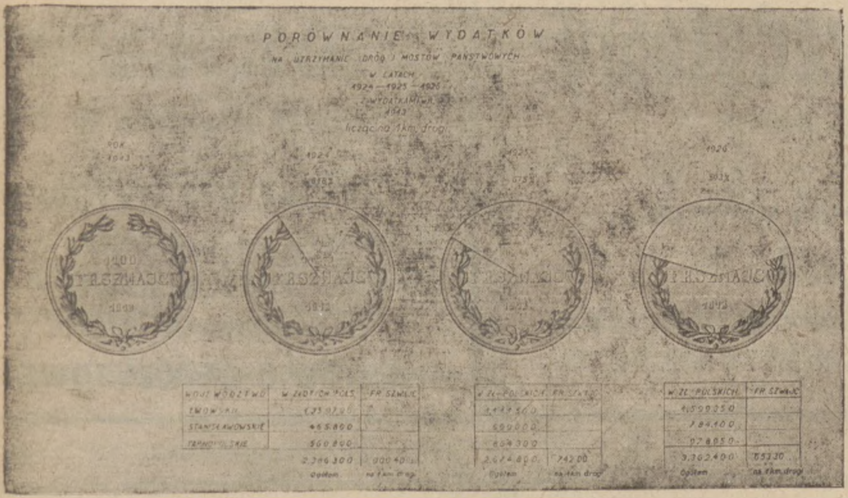
Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Jeden z odbudowanych mostów.



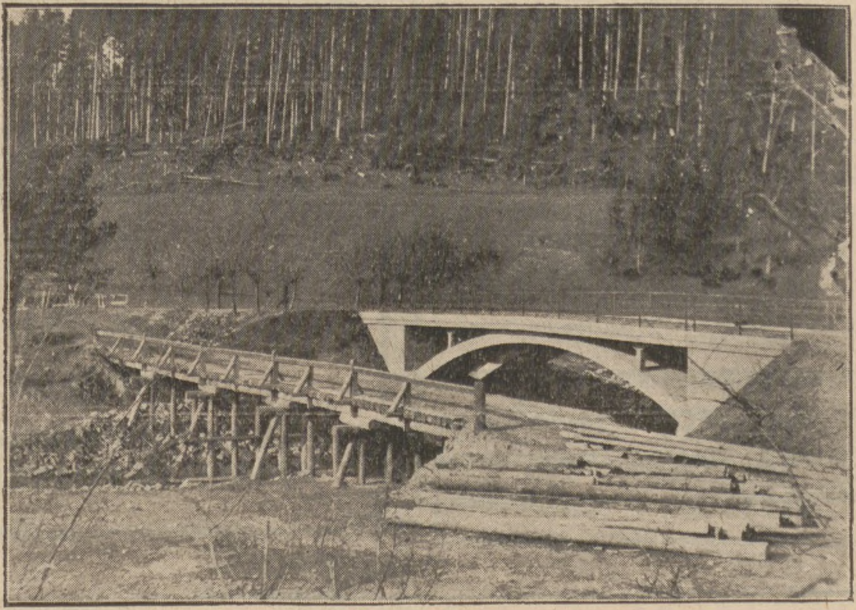
Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Wałowanie drogi asfaltowej w r. 1927.



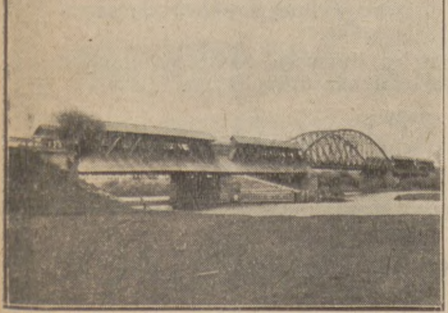
Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Most żelbeto-łukowy na Wisłoku pod Rzeszowem w toku budowy 1927.

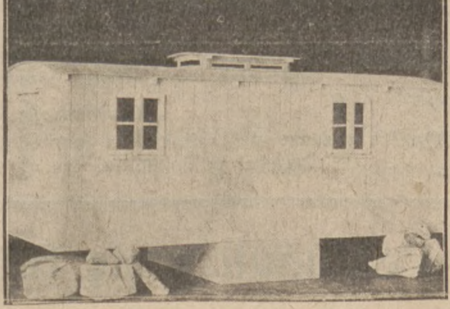


Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Porównanie wydatków na utrzymanie dróg i mostów w latach 1924—25—26 z wydatkami w r. 1913.



Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — Most na Strwiążu w Berchach.









Okr. Dyr. Robót Publ. Lwów. — 1) Most na Bugu w Krystynopolu; 2) Model wozu mieszkalnego; 3) Wałowanie asfaltu dammanowskiego; 4) Przęsło środkowe mostu na Sanie pod Radymnem.

Lwów na VII Targach Wschodnich.

TOWARZYSTWO OLEUM

Sp. z ogr. odp.

LWÓW

Ul. Batorego 26. Tel.: 362 i 364.

Skład we Lwowie, ul. Żółkiewska 120, tel. 1158

Warszawa, Senatorska 42
Telef 109-01, 293-87 i 141-56

ORGANIZACJA.

Krajowej sprzedaży produktów naftowych KONCERNU NAFTOWEGO „PREMIER“ z własnych rafinerji w TRZEBINI, w DROHOBYCZU (DROS) i PECZENIŻYNIE.

STALE NA SKŁADZIE:

Nafta. Benzyna. Oleje maszynowe. Olej gazowy. Olej automobilowy. Olej cylindrowy. Olej lotniczy. Parafina Świece. Asfalt. Koks. Smar do wozów. Smar TOVOTTE'A i t. p.

SPECJALNOŚĆ:

Oleje samochodowe „CAROIL“ w beczkach i blaszankach.

SKŁADY:

we wszystkich większych miastach RZECZYPOSPOLITEJ.

Fabryka J. A. Baczewskiego
we Lwowie.

Znana zaszczytnie na całym świecie fabryka Baczewskiego we Lwowie, cieszy się ogromnem wzięciem i popularnością nie tylko w całej Polsce, lecz także w Austrji, Niemczech, Francji, Szwajcarji, Anglji etc. Marka Baczewskiego ma wszędzie ustaloną renomę, a w Warszawie i całem Królestwie Polskiem zdobyła sobie rekord prawdziwy.

Fabryka ta istnieje od lat 135, założył ją w r. 1792 pod firmą „J. A. Baczewski, Rafinerja spirytusu, fabryka likierów, wódek i rumu we Lwowie na Zniesieniu“ Leopold Maksymiljan Baczewski, protoplasta dzisiejszych właścicieli fabryk: spadkobierców po ś. p. Leopoldzie Baczewskim i dr. Henryka Baczewskiego. Od tej to chwili aż do dzisiaj fabryka pozostaje bez przerwy w ręku rodziny założyciela.

Posiada ona 2 maszyny parowe o sile HP. 125, 14 motorów do popędu o łącznej sile 500 amperów, turbinę parową połączoną z dynamomaszyną o sile 200 amperów i cały szereg pomp parowych, oraz innych urządzeń, koniecznych do popędu fabryki.

Urządzenie rafinerji składa się z 3 aparatów rektyfikacyjnych, systemu Barbetta, Pampego i Savola, o ogólnej sprawności 336 hektolitrów dziennie. Oprócz tego posiada 5 aparatów destylacyjnych do destylacji ziół i innych surowców, oraz liczne prasy hydrauliczne.

Kierownikiem technicznym i handlowym jest konsul p. Stefan Baczewski. Fabryka rektyfikuje spirytus pierwszej jakości „Marque D'or“, który przed wojną, w czasach możności eksportu, był najbardziej poszukiwany w Szwajcarji. Wyrabia likiery i wódki, które z powodzeniem konkurują z wyrobami francuskimi i holenderskiemi, oraz rumy, Likier „Souverain“ tej firmy znany jest na rynku światowym.

Zdolność przetwórcza rektyfikacji wynosi 336 hektolitrów, zdolność wytwórcza fabrykacji likierów i wódek około 5 wagonów dziennie.

Fabryka posiada własną mechaniczną stolarnię, fabrykę wełny drzewnej, fabrykę beczek, warsztaty mechaniczno-ślusarskie, oraz własny tor przemysłowy.

„TARTAKI“

PRZEDSIĘBIORSTWO DRZEWNE

Spółka Akcyjna w Chodorowie

Biuro: Lwów, Senatorska 6.

Specjalność: Materjały dębowe, jak: deski, brusy, boulsa kantówki etc,

FABRYKA KONSERW

Zygmunta Ruckera

we Lwowie, ul. Żółkiewska 173.

Rok założenia 1874.

Rk. żyrowy: Bank Polski, Lwów.
„ bieżący: Polski Bank Przemysłowy Lwów.
„ P. K. O.: Warszawa Nr. 149.319.
Telefony: 97-16 — 33-22. Adr. tel. „Ruslu“ Lwów.
St. kol.: Lwów-Podzamcze, Rzeźnia miejska.
Folwark warzywny w Zboiskach pod Lwowem.
Własne: kuchnia, rzeźnia, chłodnia, rybownia, marmoladarnia, palarnia kawy, hala maszyn, kotłownia, ślusarnia, tokarnia, stolarnia, blacharnia i lakiernia puszek.
Fabryka wyrabia: konserwy mięsne, bekony, owocowe masarskie i smalec, dalej konserwy owocowe, jarzynowe, konfitury, jame, soki, konserwy kawowe, marmeladę i t. d.
Dla armji polskiej dostarcza: konserwy mięsne i kawowe.
Roczna produkcja ok. 100 wagonów: Pracowników 500.

Najlepsza „STAR“ Najlepsza

wypróbowanej jakości

cykorję kolińską

oraz

wszelkie domieszki do kawy

poleca

Fabryka „STAR“

w Sądowej Wiszni

Spółka Akcyjna we Lwowie

Najlepsza „STAR“ Najlepsza

WAGONS-LITS

Lwów, plac Halicki 15 (Gmach Banku Hipotecznego).

Adr. tel.: SLEEPING-LWÓW. Biuro czynne od 9-1 i od 3-5, w niedzielę i święta od 10-12. Tel.:30-90.

Sprzedaż biletów	**Okrężne bilety krajowe i zagraniczne I. II. i III. klasy.**
Sypialnych, Kolejowych, Okrętowych, Aeroplanowych, Automobilowych.	**Zamawianie pokoi w hotelach.**

Załatwianie wiz paszportowych.

WINO. WINO.

Kto chce wypić **smaczne, tanie** i naturalne **wino owocowe** niech żąda wszędzie **wino** firmy

„ZAKRZEMIEC“

nagrodzone złotymi medalami:

Warszawa, 1925 r. i Liege (Belgja) 1926 r.

Adres: **Wytwórnia win „ZAKRZEMIEC“**

Międzyrzec-Podlaski.

WINO. WINO.

Spółka Akcyjna „NAFTA“

Centrala we Lwowie, ul. Batorego 6.

Telefon Nr. 56 i 990.
Adres telegr. dla wszystkich przedsięb.

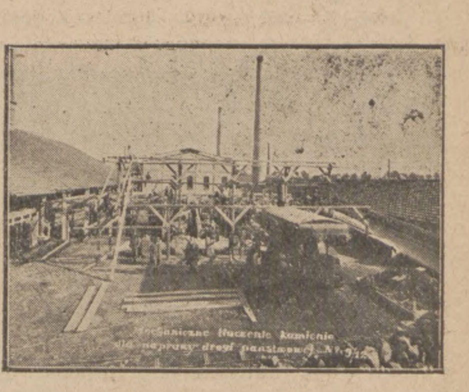
„Photonafta“.

RAFINERJA w Drohobyczu
DYREKCJA GÓRNICZA w Borysławiu.
FABRYKI GAZOLINY w Borysławiu.
KOPALNIE: w Borysławiu, Tustanowicach, Mraźnicy, Bitkowie, Równem-Rogach, Rudawce-Rymanowskie, Winnicy-Brzezówce i t. p.
FABRYKA MASZYN i narzędzi wiertniczych w Borysławiu.
SKŁADY KOMISOWE we wszystkich znaczniejszych miejscowościach państwa.
REPREZENTACJA w Warszawie, Królewska 23.
REPREZENTACJA na Gdańsk i państwa bałtyckie: „Polnaft“, Gdańsk Pfefferstadt 56

SPRZEDAŻ KRAJOWA I ZAGRANICZNA:

gazoliny, benzyny, nafty, oleju gazowego, oleju opałowego, olejów maszynowych (rafinowanych i destylowanych), parafiny, asfaltu, koksu.

Własny park cysternowy.



PIERWSZORZĘDNA KONFEKCJA

DAMSKA i MĘSKA.

Specjalny dział zamówień do miary dla Pań i Panów.

POWSZECHNY SKŁAD ODZIEŻY

Lwów, pasaż Mikolascha tel. 18-29.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

MŁYN, KASZARNIA i TARTAK PAROWY

„PIASKI“

w Lublinie, Spółka Akcyjna

ul. Młyńska 7. Tel. 442. (vis-a-vis dworca kolejowego)

Adres telegraficzny: „MŁYNTAR, LUBLIN“.

Z działalności Komitetu Wykonawczego L. O. P. P. we Lwowie,

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. we Lwowie powstał z końcem 1924 r. Jakie pobudki kierowały organizatorami i jaki wytyczono sobie kierunek pracy, czytamy w sprawozdaniu za rok 1924 i 25.

„Na terenie naszego Województwa, gdzie obok siebie mieszkają obywatele Rzeczypospolitej różnej narodowości, pragnęliśmy uczynić z naszej organizacji platformę współpracy tych narodowości, na chwałę i pożytek Państwa, w dziedzinie jego obrony powietrznej.

Tak jak wróg nie będzie wybierał, zasypując z samolotów bombami gazowymi nasze wsie i miasta, i niszczyć będzie dobytek Polaka, Rusina jak i Żyda, by niszczyć Państwo Polskie, tak też w obronie przed tym wrogiem i w przygotowaniu do tej obrony, widzieć pragniemy wszystkich obywateli Państwa Polskiego.

Olbrzymi rozwój lotnictwa w świecie, nakazuje nam przyczynić się tak moralnie, jak materjalnie, tak pracą, jak też funduszami, do rozwoju lotnictwa polskiego.

Nauczyła nas wojna, uczą nas inne narody i państwa, że lotnictwo to straszna broń przyszłej wojny, że kto nie będzie miał przygotowanych sposobów obrony, kto nie będzie miał swego lotnictwa, ten przepłaci swą opieszałość niewolą lub śmiercią.

Nie jesteśmy organizacją nawołującą do wojny; największy zwolennik pokoju znajdzie w naszym gronie miejsce do pracy. Bo praca nasza, to dążenie do zabezpieczenia nie tylko granic Państwa Polskiego, ale życia miljonów i ich dobytku.

Jeśli Państwo nasze posiadać będzie silne lotnictwo, skuteczniej bronić będzie idei pokoju, niżli gdyby go nie miało i gdyby należało do tych, z którymi nikt się nie liczy.

A jeśli przejdziemy na inne dziedziny naszego życia państwowego i jeżeli je porównamy z życiem innych państw, to czyż gorsi jesteśmy i w tyle pozostawać mamy od państw mniej liczebnych i mniejszych? Czyż życie nasze gospodarcze bić będzie zawsze osłabionem tętnem, czy przemysł nasz nie powinien brać udziału w tak silnie wszędzie u obcych rozwiniętej produkcji lotniczej, czyż myśl nasza, nauka nasza nie powinna przyczyniać się w dziedzinie rozwoju lotnictwa i jego wielkiego znaczenia kulturalnego — wreszcie, kiedy inne narody darzą świat coraz nowymi ulepszeniami w dziedzinie lotnictwa, czy my tylko i to w miernej mierze z nich korzystać będziemy, nic w zamian światu nie dając?

Czyżby nieuzasadniona obawa, że posądzą nas o wojowniczość — miałaby być przyczyną naszej zguby?

Nie! — W rozwoju lotnictwa jest naszym obowiązkiem iść naprzód w gronie wielkich państw, godnie, jak przystało Państwu 30-sto miljonowemu.

Nie Rząd, lecz całe społeczeństwo stworzyć musi takie warunki, przyczynić się swą pracą i swojem groszem tak lotnictwu naszemu, by nasz inżynier lotniczy, nasz technik, nasz robotnik w swym kraju, swe zdolności i siły temu zawodowi poświęcić mogli. Jednem słowem, by Państwo miało swe własne lotnictwo, samowystarczalne dla swych celów kulturalnych, gospodarczych i dla swej obrony.

Na straży polskiego przestworza, polskie czuwać muszą samoloty.

Celowi temu służyć winna silna, jednolita, świadoma swych zadań, organizacja L. O. P. P.

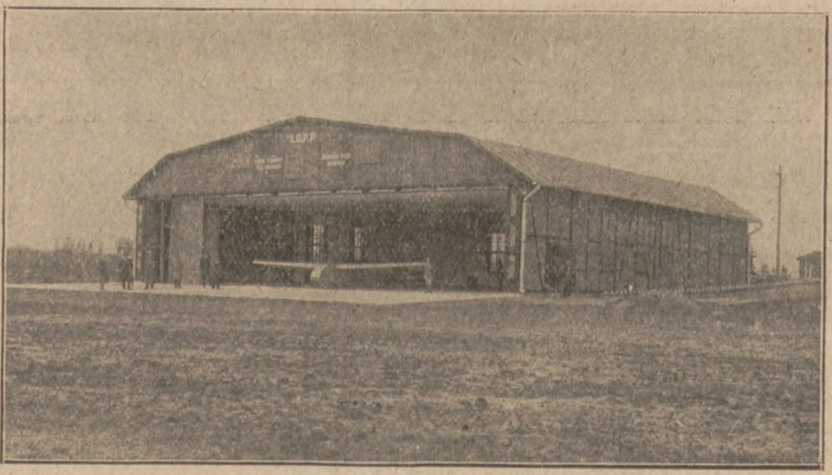
Program działalności L. O. P. P. ujęty jest silnie wielkiem hasłem — obrony Państwa przez rozwój własnego lotnictwa.

Do urzeczywistnienia tego programu wiodą: zdobycie jak najwięcej rąk i serc dla hasła Obrony Powietrznej Państwa — to propaganda, zespolenie tych mas w Koła, Komitety — to organizacja, a wreszcie wspólny, stały wysiłek w pracy i ofiarności na cele lotnictwa przez tworzenie szkół, kursów pilotów, mechaników lotniczych, przez tworzenie warsztatów lotniczych, budowy lotnisk hangarów, tworzenie linji komunikacyjnych lotniczych, zakładanie instytutów badawczych — laboratorjum lotniczych — oto praca twórcza — to droga do potęgi lotniczej“.

W myśl tych wytycznych rozwija się działalność komitetu.

Na pierwszy plan wysuwa się budowa cywilnego portu lotniczego L. O. P. P. w Szwiłowie.

Na zakupionych gruntach przylegających do pola wzlotu lotniska wojskowego rozpoczęto w r. 1926 w maju budowę portu.



Widok na hangar i port lotniczy L. O. P. P. w Strzałkowie obok Lwowa.

Obecny stan budowy przedstawia się następująco:

Hangar o rozmiarze 25 × 28 mtr. i wysokości w świetle 5 mtr. o fundamentach ceglanych na zaprawie cementowej, o konstrukcji ścian z drzewa kantowego sosnowego i więźbie dachu według systemu Tuchscherera, podwójnie obmurowany cegłą, o oknach podwójnych i płaskim stropie, zewnątrz wyprawiony. Posadzka z cegły rębem, na zaprawie cementowej, z 10-cio metrową rampą przed hangarem. Dach kryty blachą żelazną, pocynkowaną, z rynnami i rurami spustowemi. Bramy zasuwane o podwójnem prowadzeniu. Instalacja elektryczna.

Budynek administracyjny o rozmiarze 13.5 × 18 mtr. w rzucie poziomym, częściowo podpiwniczony, zawiera na parterze: halę, salę muzealną, 3 pokoje biurowe portu, mieszkanie stróża o 1 pokoju i kuchni, umywalnię i przynależności. Na I. p. jest mieszkanie zarządcy portu złożone z 2 pokoi i kuchni z przedpokojem, kancelarja zarządcy, 2 pokoje rezerwowe dla pilotów i przynależności. Budynek murowany, strop nad piwnicami żelbetowy, dach kryty dachówką.

3. Prowizoryczne warsztaty pomieszczono w 2 wagonach kolejowych specjalnie na ten cel adaptowanych. Warsztaty obejmują dwie ubikacje, jedną dla robót stolarskich, drugą dla montowania motorów. Wyposażenie warsztatów składa się z tokarni precyzyjnej, wiertarki, motoru elektrycznego o sile 2 HP., warsztatu stolarskiego i kompletów narzędzi stolarskich i ślusarskich.

W budowie drogi dojazdowej do portu o długości 500 mtr., współdziałano z Ministerstwem Kolei żelaznych, oraz z Dyrekcją Kolei Państwowych we Lwowie i przyczyniono się kwotą 8.000 zł. do pokrycia kosztów budowy drogi, które wynoszą przeszło 30.000 złotych.

Uroczyste poświęcenie hangaru i budynku administracyjnego odbyło się w dniu 10.X 1926 r.

Brak mechaników lotniczych, przy równoczesnem silnem dążeniu młodzieży rzemieślniczej do pracy w nowym zawodzie, jakiem staje się oltnictwo, ułatwiło w dużym stopniu prowadzenie kursów mechaników lotniczych. Po uprzedniem przygotowaniu i zorganizowaniu prowadził komitet wspólnie z instytutem technologicznym Izby handl.-przem. 3-miesięczne kursa mechaników lotniczych, na który uczęszczało przeciętnie po 50 uczniów.

Kursa mechaników lotniczych uważa komitet za wstępną akcję do utworzenia stałej Szkoły mechaników lotniczych.

Rok obecny wprowadził sprawę stałej szkoły mechaników lotniczych na realne tory. Podczas gdy z początkiem roku stała szkoła mechaników była przedmiotem rozważań i sprawą tylko Zarządu Woj. Komitetu L. O. P. P. we Lwowie, z końcem roku stała się sprawą Ligi jako całości, a to na skutek uchwały Ogólnego Zgromadzenia w Warszawie, postanawiającej budowę stałej szkoły mechaników lotniczych we Lwowie i preliminującej na ten cel 120.000 zł. na rok 1927. Prace przygotowawcze, jak preliminarze, kosztorysy dla budynków szkoły, są w toku. Szkoła przewidzianą jest na 50 uczniów wraz z internatem, a czas szkolenia trwać będzie 18 miesięcy. Budowa rozpocznie się we wrześniu 1927 r., a otwarcie szkoły nastąpi najprawdopodobniej w maju 1928 r.

Wykonując jeden z głównych punktów programu L. O. P. P. t. j. budowę lotnisk, Komitet od początku roku ubiegłego, tak słowem jak i pismem propagował budowę lotnisk w podległych mu Komitetach powiatowych i kołach.

Zdając sobie z jednej strony sprawę z kosztów jakie budowa lotnisk a to, wykupno gruntów, budowa hangarów, schronów benzynowych i t. p. za sobą pociąga, z drugiej zaś licząc się z budżetem swym, prowadzić musiał komitet akcję budowy lotnisk w sposób, któryby nie naruszał równowagi finansowej Komitetu, a jednak sprawę budowy lotnisk naprzód posunął.

W każdym mieście powiatowym komitet powiatowy L. O. P. P. ma w swym programie wynalezienie odpowiedniego terenu do lądowania samolotów i teren ten po porozumieniu się z właścicielem przysposobić tak by w razie potrzeby samolot mógł lądować. To byłyby lądowiska, które komitet miałby w ewidencji, a które w miarę zyskiwania środków finansowych będzie można zamieniać na lotniska normalne.

Na lądowiska takie we wschodniej części Małopolski zazwyczaj nadają się liczne pastwiska, które po odpowiedniej adaptacji służąc w dalszym ciągu swym właścicielom do celów przez nich przeznaczonych — służyć także będą i lotnictwu.

Drogą taką komitet wojewódzki lwowski przygotował około 12 lotnisk, z których już kilka w tym roku będzie aktywnych.

Poza pracami objętemi wskazaniami programu. Zarząd w roku bieżącym szczególny nacisk położył na propagandę i organizację modelarstwa lotniczego wśród młodzieży szkół średnich, zaczem idzie znacznie zwiększona liczba członków Kół Przyjaciół L. O. P. P., oraz zaitneresowanie się młodzieży lotnictwem.

Kierując się zasadą, budujmy lotnictwo od podstaw, opiekuje się Komitet Woj. L. O. P. P. modelarniami lotniczemi, mającymi przygotować młodzież do pracy fachowej w lotnictwie. Młodzież, pracując początkowo przy budowie modeli, przejdzie z czasem po nabyciu pewnych wiadomości i doświadczenia, do budowy ślizgowców i szybowców, wreszcie awionetek. Jest to najlepszy sposób wykrywania zdolnych konstruktorów, którzy w przyszłości stworzą nam prawdziwy polski typ samolotu.

W roku bieżącym prowadził Komitet we Lwowie 3 kursa ogólne oraz jeden instruktorski. Z kursów tych korzystało około 100 uczniów.

Prace tych uczniów stanowiły poważny sukces starań Komitetu i były przedmiotem wystaw urządzanych przez Komitet dla szerszej publiczności. Konkurs modeli latających urządzony w czerwcu r. b. jako pierwsza tego rodzaju impreza we Lwowie, został nadzwyczaj przychylnie przyjęty przez publiczność.

Młodzieży zaś szkolnej biorącej udział w konkursie przyniósł prócz zadowolenia z udatnych rezultatów, także i nagrody w formie żetonów i książek z dziedziny lotnictwa.

By dać młodzieży możność samej pracować i kształcić się w dziedzinie modelarstwa lotniczego komitet wydaje „Bibljotekę przyjaciół L. O. P. P.“ Każdy tomik tej bibljoteki, jest zamkniętą dla siebie całością i traktuje o budowie jednego modelu latającego.

Wydawnictwo wycinanek samolotów daje najmłodszym możność próbowania swych sił w „lotnictwie“.

Komitet wojewódzki L. O. P. P. we Lwowie, spełnia zarazem obowiązki oddziału wojewódzkiego Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej. Obowiązki te wykonuje Sekcja Obrony Przeciwgazowej, na czele której stoją wybitni profesorowie lwowskiej politechniki

Dążąc do określonego programem sekcji celu, zorganizowania planowej obrony prze-



Kurs radjotechniczny kom. woj. we Lwowie.

ciwgazowej tej połaci kraju — przygotowuje sekcja instruktorów na kursach obrony przeciwgazowej, urządza pokazy ataków gazowych, gromadzi potrzebne środki naukowe i t. p.

Służąc idei rozwoju lotnictwa polskiego— wszędzie tam gdziekolwiek nadażała się sposobność i były środki, komitet starał się odpowiedzieć swemu zadaniu.

Związek awiatyczny studentów Politechniki we Lwowie, który już od roku 1910 istnieje, a w którym grupuje się młodzież techniczna zajmująca się lotnictwem, pozostaje w stałym i ścisłym kontakcie z komitet wojewódzkim L. O. P. P. Związkowi udzielane są stale subwencje na budowę szybowców, bibljotek i t. p.

Łącznie ze Związkiem organizuje Komitet szybowisko, by dać możność rozwinięciu się temu sportowi lotniczemu, a zwłaszcza tym, którzy jak na terenie lwowskim, czekają z wybudowanymi szybowcami — na ich wypróbowanie. Co roku udziela komitet subwencji wskazanym przez profesorów Politechniki inżynierom, bądź to na studja teoretyczne, bądź to na praktykę w fabrykach lotniczych za granicą.

Młodym adeptom lotnictwa udziela pomocy, tak materjalnej, jak moralnej.

Nie zaniedbując akcji propagandowej urządza odczyty, wystawy, pokazy, budząc słowem, pismem, filmem, zamiłowanie do lotnictwa i szerząc hasło — „Silne lotnictwo — silna Polska“.

Stan organizacyjny przedstawia się następująco.

Komitetów powiatowych 36.
Kół miejscowych 247.
Członków 20.217.
Kół przyjaciół L. O. P. P. 191.
Członków tych kół 8.369.

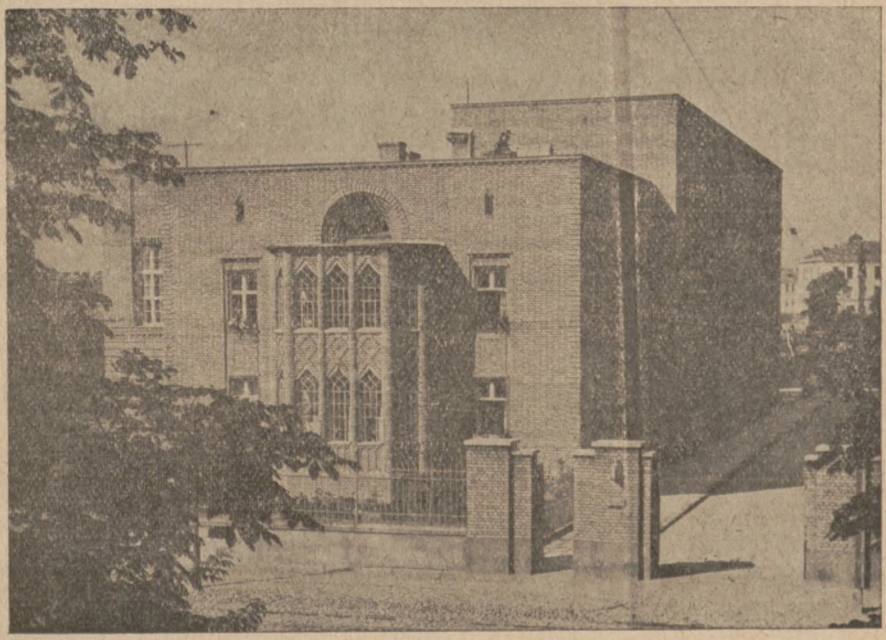
Wybitną działalność wykazują pod względem organizacyjnym i finansowym komitety: kolejowy dyrekcji lwowskiej pod kierownictwem WP. Prezesa Dyrekcji kolei Pawła Prachtla-Morawiańskiego, drohobycki z prezesem p. Starostą Porembalskim i sekretarzem Mecenasem Knopfem, samborski, któremu przewodniczy inż. Kosonoga i krośnieński pod prezydjum starosty Rappe, Dr. Gandeckiego i sekr. Więcka. Na czele Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie stoją WP. inż. Stanisław Rybicki prezes, Prof. Dr. Maksymilian Huber i Dr. Włodzimierz Godlewski jako wiceprezesi.



Poświęcenie hangaru L. O. P. P. ufundowanego przez pracowników kolejowych dyrekcji lwowskiej.



Uczestnicy kursu mechaników lotniczych urządzonego przez Kom. Woj. LOP. we Lwowie.



Instytut aerodynamiczny.

Cele i zadania „IV Tygodnia Lotniczego“ oraz jego program.

W dniach 4 — 11 września r. b. odbędzie się w Warszawie „IV Tydzień Lotniczy“ organizowany przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. pod hasłem „SILNE LOTNICTWO — TO SILNA POLSKA“.

Zadaniem „Tygodnia“ będzie spopularyzowanie wśród jaknajszerszych warstw naszego społeczeństwa idei polskiego lotnictwa, zaznajomienie tegoż społeczeństwa z działalnością Ligi Obrony Powietrznej Państwa z wynikami pracy tej Instytucji, oraz z planami działalności na najbliższą przyszłość. Oprócz tych wybitnie propagandowych celów „IV Tygodnia Lotniczego“, są i materjalne, które wyrazić się muszą w znacznem zwiększeniu się liczby stałych członków L. O. P. P. oraz jednorazowem poważnem zasileniem funduszów tej Instytucji.

IMPREZY PROPAGANDOWE.

W pierwszym dniu „IV Tygodnia Lotniczego“, t. j. dnia 4 września r. b. odprawione zostanie w katedrze św. Jana solenne nabożeństwo, w południe zaś nastąpi uroczyste poświęcenie Instytutu Aerodynamicznego, w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, rządu, Sejmu, Senatu, władz, korpusu dyplomatycznego i t. p.

Instytut ten powstał kosztem 1 miljona złotych, którą to sumę pokryła prawie całkowicie Liga Obrony Powietrznej Państwa. Jeżeli chodzi o poziom techniczny, to Instytut Warszawski nietylko że dorównywa zagranicznym, ale wiele z nich nawet przewyższa.

Powstanie pierwszego w Polsce Instytutu Aerodynamicznego, jest podwaliną usamodzielnienia się naszego młodego lotnictwa od zagranicy.

Przez cały czas trwania „IV Tygodnia Lotniczego“ wygłoszone będą w stolicy liczne odczyty o lotnictwie i L. O. P. P. w szkołach, Kołach L. O. P. P., instytucjach społecznych etc.

W kinach rozwinięta będzie szeroka propaganda przy pomocy przeźroczy i filmów lotniczych. W tramwajach, na szybkach, na przedniej platformie, umieszczone będą okolicznościowe napisy świetlne, również napisy agitacyjne umieszczone zostaną na „uchwytkach“ wewnątrz wozów.

Ponadto mnóstwo afiszów, plakatów, ulotek, a nawet napisy na chodnikach, wzywać będzie mieszkańców stolicy do wstępowania w szeregi L. O. P. P. i składania ofiar na rzecz „IV Tygodnia Lotniczego“.

Również rozwinięta zostanie ożywiona propaganda przez radjo.

IMPREZY LOTNICZE.

Ze względu na obecność wojsk lotniczych na manewrach, nie uda się w r. b. w okresie „IV Tygodnia Lotniczego“ urządzić poważniejszych pokazów lotniczych.

W dniu 4 września odbędzie się nalot na Warszawę eskadry złożonej z 9 samolotów rozrzucających odezwy i ulotki. Samoloty te krążyć będą następnie nad gmachem Instytutu Aerodynamicznego w momencie jego poświęcenia.

Przez cały czas trwania „Tygodnia“ odbywać się będą na lotnisku Mokotowskiem wzloty pasażerskie na balonie na uwięzi za nieznaczną opłatą. Dopiero w dniu 18 września r. b. odbędą się na lotnisku Mokotowskiem wspaniałe manewry lotnicze, w których weźmie udział przeszło 50 samolotów Bogaty program przewiduje: nalot samolotów „nieprzyjacielskich“ na Warszawę i obrona miasta przez artylerję przeciwlotniczą, następnie zaś pościg samolotów myśliwskich za „wrogiem“, popisy i ewolucje, loty drużynowe, akrobacje, rzucanie bomb i t. p.

W niedalekiej przyszłości przewidziane jest zorganizowanie I konkursu awjonetek.

IMPREZY DOCHODOWE.

Wzorem roku ubiegłego Komitet Stołeczny nie urządza w tym roku ani loterji fantowej, ani kwesty ulicznej, cały zaś dochód postanowił oprzeć na dobrowolnych, groszowych ofiarach całego społeczeństwa w postaci mareczek, dopłacanych do rachunków za gaz, elektryczność, radjoaparaty, do biletów kolejowych, do podań, wyciągów, opłat celnych i t. p.

Ponadto sprzedawane będą broszury, znaczki i nalepki L. O. P. P., jak również zorganizowanych zostanie kilka imprez, o których nastąpią oddzielne zawiadomienia.

W wielu punktach miasta zorganizowane będą punkty zapisów przyjmujące nowych członków L. O. P. P.

Wszystkie wpłaty odbywać się będą za pośrednictwem P. K. O. Nr. 8888, a to celem uniknięcia ewentualnych nadużyć i zaprowadzenia w ten sposób, jaknajskrupulatniejszej kontroli.

* * *

„IV Tydzień Lotniczy“ organizowany przez L. O. P. P. z wielkim wysiłkiem będzie próbą obywatelskości naszego społeczeństwa, miarą jego wyrobienia i odczucia rzeczywistych potrzeb kraju.

Silne lotnictwo to elementarny warunek nienaruszalności granic Rzeczypospolitej. Jej spokoju i bezpieczeństwa, to wreszcie dobrobyt Jej obywateli.

Od nas samych zależeć będzie, aby lotnictwo polskie oprzeć na granitowych podstawach, aby cele, do których dąży Liga Obrony Powietrznej Państwa zostały jaknajrychlej zrealizowane.

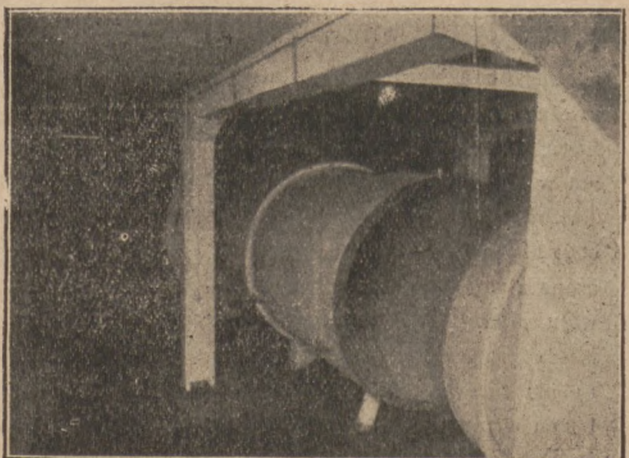
Musimy zdobyć się na olbrzymi wysiłek, musimy zespolić wszystkie poczynania, zjednoczyć wszystkie nasze środki, aby wielkie dzieło „Skrzydlatej Polski“ nie stało się tylko pustym frazesem, jak tyle innych.

Podczas „IV Tygodnia Lotniczego każdy obywatel kraju powinien złożyć choćby najdrobniejszą groszową ofiarę na rzecz lotnictwa, a z sum tych powstaną miljony.

Każdy kto nie jest dotychczas członkiem L. O. P. P. powinien wstąpić w Jej szeregi.

Każdy członek Ligi powinien zwerbować choćby jednego nowego członka.

Pamiętajmy, że: „SILNE LOTNICTWO — TO SILNA POLSKA“.



Tunel wiatrowy do prób z modelami aerodynamicznemi.



Jedna z sal w Instytucie Aerodynamicznym.

Łódź na VII Targach Wschodnich.

Przemysł Chemiczny w Polsce
Sp. Akc. w Zgierzu.

W dobie dzisiejszej dla nikogo nie jest tajemnicą, jak ważnym dla jakiegokolwiek mocarstwa jest posiadanie w obrębie swych granic wielkiego i sprawnego przemysłu chemicznego. To też takie państwa, jak Włochy i Szwajcarja otaczają ten przemysł specjalną pieczą, wiedząc doskonale, jakie olbrzymie i wprost nieprzeliczone korzyści z tego przemysłu dla państwa samego płynąć będą. Zresztą przy stanie dzisiejszej techniki, sprawa obrony mocarstwa jest od przemysłu chemicznego bodajże w najpoważniejszej mierze zależną. Trudniej winni to byli zrozumieć Szwajcarzy i Włosi, a to z tego powodu, że ani w Italji, ani w Helvecji surowców podstawowych dla rozwoju przemysłu chemicznego niema i produkty te muszą być sprowadzane z zagranicy. Na drogę poważnego rozwoju przemysłu chemicznego weszły takie mocarstwa jak Anglja i Francja, ze względu zaś na zarówno położenie geograficzne, jak i stan ekonomiczny, na tę drogę winna jaknajszybciej wkroczyć Polska.

Polska ma wielkie szanse do rozwoju przemysłu chemicznego, gdyż ma wszelkie podstawowe surowce w obrębie swoich granic. Jedyna fabryka w kraju prowadząca produkcję od podstaw, a więc która opiera się wyłącznie na surowcach krajowych, jest Przemysł Chemiczny w Polsce, Spółka Akcyjna w Zgierzu. Podstawowemi produktami (surowcami krajowemi), na których się opiera wytwórczość fabryki chemicznej w Zgierzu, są: benzol, toluol, naftalina, antracen, kwasy, zasady i sole nieorganiczne. To są podstawy dla stworzenia przemysłu barwnikarskiego.

Przemysł chemiczny w Zgierzu z wymienionych surowców krajowych wytwarza produkty pośrednie, jak Anilina, Benzydyna, Kwas H, i t. p., przetwarzając je później na barwniki. Jako zupełne fabrykaty najbardziej znane są: barwniki do farbowania bawełny, wełny, skór, i papierów, a więc barwniki bezpośrednie, kwasowe, kwasowe-chromowe, zasadowe, siarkowe oraz nigrozyny. Nigrozyny dzielą się na wodne, zasadowe i spirytusowe.

Zupełnie zrozumiałą rzeczą dla wszystkich, którzy się sprawami przemysłu jakiegokolwiek interesują jest to, by zarówno surowiec, jak i obróbka tego surowca dla otrzymania półproduktu, a cóż dopiero fabrykatu, były wytwarzane w kraju. Na tej też zasadzie była wydana przez nasze czynniki miarodajne taryfa celna, która w momencie równej wartości złotego polskiego z frankiem szwajcarskim chroniła odpowiednio polski surowiec i polską pracę przed zalewem produktów obcych. Z chwilą, gdy frank szwajc. poszedł w stosunku do złotego znacznie w górę, winna była również i taryfa celna być odpowiednio do tego zmieniona. Jednakże do dnia dzisiejszego sprawa ta jest otwarta. Miarodajne czynniki winny ze względu na powagę sprawy bezwzględnie zająć się daniem przemysłowi chemicznemu odpowiedniej ochrony, gdyż przemysł ten z rozmaitych względów na to zasługuje.

Spółka Akcyjna Wyrobów Bawełnianych
I. K. POZNAŃSKIEGO W ŁODZI

Jedną z największych fabryk wyrobów bawełnianych w Polsce jest fabryka Sp. Ak. I. K. Poznańskiego w Łodzi. Fabryka powyższa założona w r. 1872 zajmuje ogromne terytorjum wynoszące 415.000 m.² ziemi i obejmuje wszystkie stadjum przeróbki bawełny, a więc od przybywającej surowej do gotowych artykułów (tkanin) włącznie. Objętość budynków wynosi aż 1.400.000 m.³, co wymownie świadczy o rozmiarach fabryki (rys. Nr. 1). Kapitał zakładowy wynosi 10.000.000 rubli złotych, czyli 5.000.000 dolarów.

W fabryce powyższej jest przerabiana bawełna amerykańska, egipska i indyjska, przybywająca wagonami przez Bremę i Tryjest wprost do ogromnych magazynów na terytorjum fabryki po normalnotorowej fabrycznej bocznicy, gdzie bawełna jest rewidowana przez władze celne i gdzie bawełna pozostaje aż do chwili zabierania jej do przędzalni. Imponująco wygląda pięciopiętrowa przędzalnia posiadająca 150.000 wrzecion dla wyrobu przędzy od Nr. 6 do Nr. 40, 25.000 wrzecion dla wyrobu z bawełny egipskiej cienkiej przędzy od Nr. 50 do Nr. 120 włącznie i wreszcie 10.000 wrzecion dla wyrobu przędzy wigoniowej i odpadkowej. Obok gmachu przędzalni stoi drugi gmach, w którym jest rozmieszczona duża motalnia i niciarnia posiadająca 30.000 wrzecion.

Zwraca na siebie uwagę ta okoliczność, że fabryka J. K. Poznańskiego, zrujnowana w czasie wojny przez niemców, którzy nietylko zabrali surowiec i gotowe wyroby, lecz także zdemontowali maszyny, zabierając części najcenniejsze, wszystko razem na sumę około 9.000.000 rbl. złot., w krótkim czasie po wojnie została odbudowana, przyczem zostały poczynione większe inwestycje przez sprowadzenie z Anglji znacznej ilości maszyn przędzalniczych, tak, że dzisiaj jest to fabryka odpowiadająca najnowszym wymaganiom techniki.

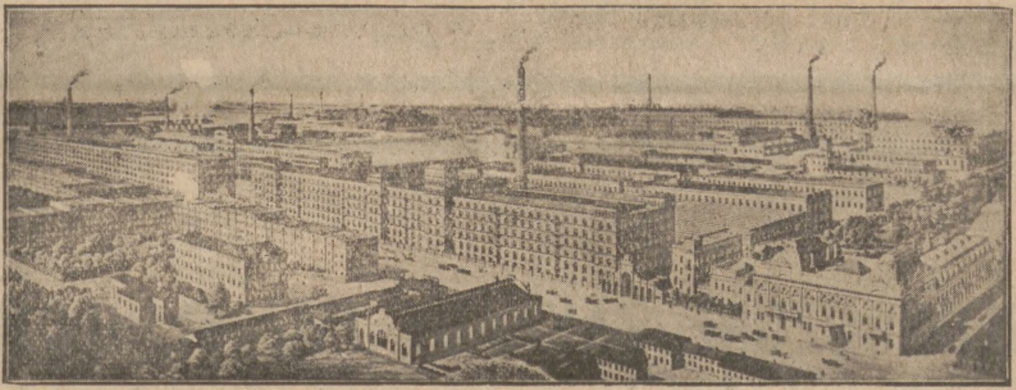
Posuwając się dalej wgłąb fabryki, znajdujemy tkalnię, posiadającą 5.000 krosien różnej szerokości i systemów. Imponująco wygląda jedna duża sala tkalni, w której mieści się aż 2.000 krosien. Niedaleko od gmachu tkalni położone są dwa duże gmachy, w których znajdują się przygotowawcze oddziały przędzalni i tkalni. Dalej znajdujemy szereg gmachów, w których mieszczą się oddziały wykończalni: farbiarnia przędzy i sztuk towaru, apretura, bielnik, drukarnia, drapalnia, opalarnia, merceryzacja. Każdy z tych odziałów zajmuje szereg dużych sal i składa się z najbardziej skomplikowanych maszyn. Tak np. w drukarni pracuje 12 maszyn drukarskich, w drapalni pracuje zgórą 100 maszyn, w bielniku znajduje się 8 dużych kotłów, pozatem specjalny oddział wyrabia sztucznie lód dla potrzeb wykończalni.

Cały ten ogrom fabryki posiada napęd elektryczny i parowy, mianowicie turbogenerator o mocy 2.400 K. W. i kilka ogromnych maszyn parowych o łącznej sile 6.000 H. P. W toku są prace celem całkowitego zelektryfikowania napędu w fabryce drogą ustawienia dwóch nowych dodatkowych turbogeneratorów, jednego o sile 3.600 KW., jednego o sile 2.400 K. W. W zamian 36 starych kotłów są stawiane nowe kotły o wysokiem ciśnieniu (24 Atm.) przy zastosowaniu opalania pyłem węglowym bez rusztów. Będzie to pierwsza instalacja tego rodzaju w Polsce. Dane powyższe wymownie świadczą jak przemysł tekstylny w Polsce się modernizuje, jak szeroko są zakrojone w fabryce I. K. Poznańskiego w Łodzi roboty inwestycyjne celem potanienia i ulepszenia produkcji.

Na całym olbrzymim terytorjum fabryki transportowanie jest dokonywane za pomocą sieci normalnych i wązkotorowych linji kolejowej, po których poruszają się własne fabryczne parowozy i wagony normalnotorowe, oraz motory benzynowe wązkotorowe z odpowiedniemi wagonami. Pozatem fabryka posiada kolosalne co do rozmiarów domy mieszkalne dla robotników (zgóra 1500 mieszkań), gmach szkolny, szpital na 150 łóżek, wyposażony według najnowszych wymagań, wreszcie jadalnię i teatr dla robotników, oraz własną straż ogniową bogato zaopatrzoną we wszelkie nowoczesne urządzenie, nie wyłączając parowych sikawek, niezależnie całe terytorjum i gmachy posiadają znaczną ilość hydrantów i każdy gmach fabryczny posiada ponadto springlery za pomocą których w razie pożaru woda automatycznie zalewa miejsce pożaru. Fabryka zatrudnia 8.000 ludzi, licząc zaś skromnie na każdego robotnika, jeszcze po dwóch członków rodziny, otrzymujemy, że jedna fabryka karmi zgórą 20.000 ludzi, t. j. całe miasto. Należy zaznaczyć, że tak dużych kompleksów nie posiada nawet przemysł tekstylny angielski, to też zapoznanie się z tego rodzaju przedsiębiorstwami jest rzeczywiście ciekawe.

Fabryka wyrabia na sprzedaż przędzę pojedyńczą, i podwójną w kopsach, w paczkach lub na krzyżowych szpulach tak zwyczajną, jak i trykotażową od Nr. 6 do Nr. 120 włącznie. (Numeracja angielska) oraz wszelkiego rodzaju tkaniny białe, kolorowe, farbowane i drukowane. Niżej przytaczamy nazwy, co wyrabiamy w tkalni: Szyrtyngi, madapolamy, krośniaki, szyfony, nansuki, batysty, popeliny, muśliny, liberty, zefiry, inlety, molinosy, prześcieradła, ręczniki, obrusy, oksfordy, flanele, bojki, flaneletty, kołdry, buksiny, wszelkiego rodzaju materjały podszewkowe i ubraniowe.

Na specjalną uwagę zasługują wyrabiane w fabryce I. K. Poznańskiego tkaniny wigonjowe i odpadkowe, za które fabryka otrzymała na wystawach szereg złotych medali, i, które w znacznej ilości są eksportowane do Rosji, Rumunji, Bułgarji, Turcji, państw bałtyckich, Chin, Ameryki a nawet Anglji. Do powyższych tkanin w pierwszym rzędzie należą: flanele różnego rodzaju, kołdry, chustki, ciepłe bojki, ciepłe podszewki (angora, welwetyn) towary ubraniowe, (bukskiny, melanże, khaki). Tkaniny powyższe pod względem swych ładnych kolorów, deseni i dobroci wyrobu oraz ceny zasługują na szczególne wyróżnienie.



I. K. Poznański. — Ogólny widok.

Od dłuższego już czasu na polskich rynkach, specjalnie zaś w Łodzi, jedynym i największym popytem cieszyły się nici do haftowania, wyrabiane przez fabrykę francuską „D. M. C.". Wszelkie wysiłki przemysłowców tutejszych, celem wyrabiania takich samych jakościowo nici na miejscu, kończyły się niefortunnie do tej chwili, póki nie zainteresowała się sprawą tą firma I. K. Poznańskiego. Firma ta bowiem po długotrwałych staraniach doszła do tego, że zaczęła wyrabiać nici, opatrzone literami „I. K. P.", które w niczem nie ustępują niciom francuskim, przeciwnie, cieszą się o wiele większym popytem, otrzymać je bowiem można o wiele taniej. Do jakiego stopnia nici łódzkie zastąpić mogą nici francuskie, świadczy najlepiej fakt, że specjaliści przy ostatecznych badaniach nici Poznańskiego nie byli w stanie odróżnić, które nici robione były w kraju, a które zagranicą.

W. STOLAROW i S-ka, Łódź, ul. Rzgowska 26/28.

Adres telegraficzny: WESTOLAR.



Firma W. Stolarow i S-ka założona została w roku 1888. Od chwili założenia do roku 1923 firma istniała pod nazwą W. Stolarow, od r. zaś 1923 przemianowana została na W. Stolarow i S-ka. Właścicielami firmy są: *Aleksander Stolarow i Edward Hüffer.*

Firma W. Stolarow w Łodzi należy do jednych z najpoważniejszych firm bławatnych. Posiada nowoczesne urządzenia przędzalni bawełnianej na 11.000 wrzecion przędzalniczych oraz na 5.700 wrzecion niciarskich, tkalni mechanicznej na 500 krosien różnych szerokości oraz kompletne urządzenie farbiarni, wykończalni i warsztatu mechanicznego.

Siła pędna fabryki składa się z:

5 kotłów parowych o łącznej powierzchni przegrzewającej 460 metrów kwadrat.

4 maszyn parowych o łącznej sile 1.100 koni mechanicznych.

1 prądnicy (generatora) na 140 Kilowatt.

44 motorów elektrycznych o łącznej sile 300 koni.

Firma W. Stolarow i S-ka wyrabia przędzę i tkaniny bawełniane. Przędzę wytwarza fabryka pojedyńczą i nitkowaną w różnych numerach.

Tkaniny bawełniane wyrabiane przez fabrykę dzielą się na następujące gatunki:

bieliźniane: Zefiry, Oxfordy, Chemisette, Koszulowe, Ryps, Pika, Sport, Flanela biała, Flanela kolorowa i t. p.;

fartuchowe: Santuzza, Salambo, Helena i t. p.;

wsypy: Nankingi, Tyki, Inlety;

odzieżowe: Columbja, Covercot, Gabardiny, Cajgi różnych gatunków i t. p.

Firma W. Stolarow i S-ka zatrudnia ogółem około 500 pracowników.

Wytwórczość roczna fabryki przy uruchomieniu jednej zmiany (46 godz. rob. tygodniowo) wynosi około 400 tysięcy kilogramów różnych numerów przędzy pojedyńczej i nitkowanej oraz około 350 tysięcy kilogramów różnych gatunków tkanin.

Zdolność wytwórcza tkalni firmy W. Stolarow i S-ka dochodzi do 500 tysięcy kilogramów tkanin różnych gatunków.

ZJEDNOCZONE ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

K. SCHEIBLERA I L. GROHMANA

Spółka Akcyjna w Łodzi.

SKRÓT TELEGRAFICZNY — ZJEDNOCZONE ŁÓDŹ.

ZARZĄD — BIURO GŁÓWNE — ul. Targowa № 65 **ODDZIAŁ SPRZEDAŻY — ul. Fabryczna № 6**

SKŁADY KOMISOWE:

POZNAŃ: ul. Wielka 8 — 1 KATOWICE: ul. Młyńska 12

LWÓW: Rynek 24 KRAKÓW: ul. Mikołajska 9

WILNO: ul. Wielka 13.

ZAKŁADY WYRABIAJĄ:

1) PRZĘDZĘ BAWEŁNIANĄ, wątkową i osnowną, nitkowaną, pończoszniczą, farbowaną, gazowaną, merceryzowaną i t. d.

2) TKANINY BAWEŁNIANE wszelkiego rodzaju, w stanie surowym i bielonym, towary farbowane, drukowane, żakardowe i t. d.

Towarzystwo Akcyjne Kaliskiej Fabryki Pluszu i Aksamitu.

Od lat wielu fabrykuje Kaliska Manufaktura Pluszu i Aksamitu artykuły branży meblowej, a specjalnie plusze na pokrycia w wagonach kolejowych I i II klasy. Fabryka zwraca specjalną uwagę na produkcję materjałów, używanych na pokrycia w wagonach, aby móc pod każdym względem sprostać wymaganiom, jakie są stawiane tym wyrobom. Dzięki temu Polskie Koleje Państwowe stały się naszym głównym odbiorcą, którego zapotrzebowania pokrywamy w wysokości 90%.

Prócz tego Kaliska Manufaktura wykonała cały szereg zamówień eksportowych. Fabryka obecnie prowadzi z zagranicą pertraktacje w sprawie bardzo znacznych zamówień i rokowania te są na ukończeniu. Zamówienia mają na względzie przedewszystkiem dostawę pluszu, a mianowicie trzech poniżej wyliczonych gatunków.

Pierwszy i najtańszy gatunek jest to plusz deseniowy Genua-cord, jest to bardzo mocna i trwała tkanina bawełniana, bardzo często używana na pokrycia ławek w wagonach kolei podmiejskich i obwodowych. Plusz Genua-cord jest wyrabiany przez fabrykę w ogromnych ilościach i znajduje bardzo wielkie zastosowanie w branży meblowej. Kaliska Manufaktura używa do barwienia tego pluszu tylko farb, które nie płowieją pod działaniem światła. Wspomniany gatunek pluszu może mieć dowolną szerokość do 140 cm. Tkanina tej właśnie szerokości może być wyrabiana jedynie przez Kaliską Manufakturę, gdyż tylko ta fabryka posiada odpowiednią apreturę i inne konieczne urządzenia techniczne. Cena tego towaru wynosi 1 — 1.50 dol. za metr, zależnie od gatunku przy szerokości 140 cm.

Drugi gatunek pluszu jest o szerokości do 150 cm. W ostatnich czasach najbardziej poszukiwany jest plusz w tym gatunku o szerokości 137 cm. (bez listwy). Plusz ten wyrabiany jest z wełny pierwszorzędnej, a osnowa jest całkowicie z przędzy bawełnianej. Przez użycie w osnowie przędzy bawełnianej tkanina nabiera większej trwałości i przewyższa wszelkie stawiane jej wymagania, co do rozciągliwości, względnie wytrzymałości. Farby, używane przy barwieniu tego gatunku pluszu, są absolutnie odporne na działanie światła. Plusz nie zmienia koloru nawet gdy go poddamy na próbę działaniu promieniu słonecznych w ciągu wielu miesięcy.

Dzięki długoletniemu doświadczeniu fachowego personelu, którym dysponuje fabryka, Kaliska Manufaktura jest w stanie wyrabiać towar bez zarzutu. Cena tego gatunku waha się w zależności od jakości towaru od 2.50 dol. — 3.50 dol. przy szerokości 137 cm. (bez listwy).

Trzeci gatunek jestto Bordeaux-Mohair plusz, używany na pokrycia w wagonach I klasy oraz w wagonach międzynarodowych. Produkcja tego gatunku pluszu jest bardzo skomplikowana i tylko dzięki długoletniemu doświadczeniu firma może ręczyć za wykonanie bez zarzutu. Również i w tym gatunku pluszu osnowa wyrabiana jest z pierwszorzędnej i specjalnie spreparowanej przędzy bawełnianej, zaś sam plusz z pierwszorzędnej angielskiej wełny (Mohaire) z owiec angorskich. Farba (kolor Bordeaux) odpowiada pod względem odporności na działanie światła wszelkim wymogom; barwienie odbywa się według pewnej ustalonej w farbiarniach firmy metody. Wytrzymałość materjału odpowiada również wszelkim przepisom. Dostawy tego gatunku pluszu pokrywają prawie całkowicie zapotrzebowania P. K. P., albowiem Koleje Państwowe udzielają nam zamówień w wysokości 90% swojego zapotrzebowania na ten artykuł. Cena tego gatunku pluszu waha się, zależnie od jakości artykułu, od 3.50 dol. — 5 dol. przy szerokości 137 cm. (bez listwy).

Należy podkreślić, że przed dostarczeniem wspomnianych materjałów, ich wytrzymałość, odporność na działanie światła i t. d. jest badana przez firmę, bowiem Kaliska Manufaktura jest zaopatrzona w najnowsze aparaty miernicze; firma gwarantuje tem samem, że każde zamówienie zostanie wykonane ku zupełnemu zadowoleniu odbiorców.

Dzięki solidnemu wykonaniu wszystkich wyrobów firma w ostatnich czasach rozwinęła się znakomicie, tak że stała się konieczną znaczna rozbudowa fabryki. Kaliska Manufaktura zaopatrzona jest w najnowsze maszyny i produkcja jej jest w dalszym ciągu pod wszystkiemi względami udoskonalona.

Fabryka, istniejąca od 1907 r., zatrudniała początkowo 100 robotników; obecnie ilość robotników zwiększyła się do 1500 i wkrótce wynosić będzie 2000, gdyż przedsiębiorstwo jest obecnie w stadjum ekspansji.

Technicznym kierownikiem przedsiębiorstwa jest dyr. W. Hillekes, który całe życie pracował w tej branży i od lat 30 stoi na czele tego rodzaju przedsiębiorstw w kraju i zagranicą.

Działem handlowych zarządza prezes Tow. Akcyjnego Kaliskiej Manufaktury Edmund Gaede z pomocą sztabu wyrobionych urzędników oraz techników - fachowców. Prezes Tow. Akcyjnego reprezentuje firmę również nazewnątrz.

Zakłady Kaliskiej Manufaktury znajdują się w Kaliszu. Tow. posiada jednak również składy konsygnacyjne we wszystkich większych miastach Polski, jak Warszawa, Łódź, Kraków, Lwów, Poznań, Bydgoszcz i Katowice. Skład konsygnacyjny firmy znajduje się również w wolnem mieście Gdańsku, a reprezentacje firmy we wszystkich większych miastach Europy.

Spółka Akcyjna MANUFAKTURY PIOTRKOWSKIEJ

Siedziba w Łodzi.

Spółka została założona w roku 1895 z kapitałem zakładowym 1.500.000 rbl. zł. W r. 1911 została Spółka zreorganizowana po uprzedniej odbudowie i powiększeniu fabryk.

Spółka posiada przędzalnię wełny czesanej, tkalnię, farbiarnię i urządzenia do blichowania i apretury.

Przędzalnia liczy 26 kompletnych asortymentów grempli i 15.980 wrzecion pojedyńczych, 400 wrzecion pomocniczych, oraz 2000 wrzecion do kręcenia. Mieści się ona w budynku trzypiętrowym i poruszana jest maszyną parową o sile 1000 HP. Posiada własne oświetlenie elektryczne.

W tkalni pracuje 375 krosien mechanicznych oraz wszelkie potrzebne maszyny pomocnicze.

Farbiarnia i urządzenia do blichowania i apreturowania są przystosowane w ten sposób, że mogą opracowywać zarówno sztuki wełniane, jak i bawełniane. Są one zaopatrzone również w urządzenia do obrabiania także i nici. Blicharnia, farbiarnia i wykończarnia są poruszane maszyną parową o sile 500 HP. i mogą wyrobić 1000 sztuk (35 mtr. każda) dziennie.

Prócz budynków fabrycznych posiada Spółka 4 duże domy, gdzie mieszczą się mieszkania dla 200 rodzin robotniczych, 5 hektarów ziemi dla robotników, dom dla Dyrekcji oraz 4 domy dla urzędników i majstrów. Posiada także 100 hektarów ziemi, z czego 25 hekt. ziemi ornej, 25 hekt. łąk, 5 hekt. ogrodu, 25 hekt. zajmuje jezioro, z którego korzysta fabryka przy pomocy dwóch pomp centryfugalnych.

S. A. Manufaktury Piotrkowskiej i S. A. M. Silberstein w Łodzi są skoncernowane. Prezesem i dyrektorem generalnym Spółki jest p. Maurycy Poznański. W skład Rady Nadzorczej wchodzą pp.: Stanisław Silberstein, Dr. Juljusz Bornet, Dr. Arnold Enzenberg i Paweł Rosenthal

M. Silberstein S. A.

Manufaktura wełniana i bawełniana

Sp. Akc. w Łodzi.

Łódź, ul. Piotrkowska 40.

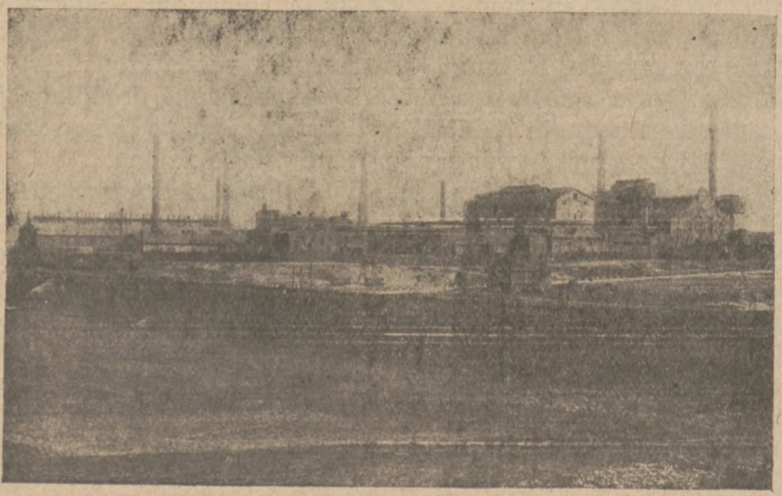
Spółka została założona w r. 1892 przez M. Markusa Silbersteina z kapitałem zakładowym 2.000.000. rubl. zł. Posiada ona przędzalnię liczącą 32.104 wrzeciona oraz kręcalnię o 5226 wrzecionach. Przędzalnia jset poruszana przez maszynę parową 1300 HP., wyposażona jest w najnowsze techniczne urządzenia i posiada własne oświetlenie elektryczne. W przędzalni pracuje 725 robotników. Pomimo, że fabryka pracuje na trzy zmiany, musiała Spółka zbudować jeszcze jeden budynek trzypiętrowy, gdzie ustawiono nowe maszyny.

W tkalni zastosowane są krosna odpowiadające najlepiej nowoczesnej produkcji, t. j. krosna Jasquarda, krosna automatyczna i t. d. Jest ona poruszana siłą 600 HP i posiada również własne oświetlenie elektryczne. Zatrudnia około 500 robotników.

Spółka Akcyjna M. Silberstein jest skoncernowana z Manufakturą Piotrkowską. Blichowanie, farbowanie i wykończanie towaru odbywa się w Manufakturze Piotrkowskiej. Tam to posiada S. A. M. Silberstein liczne budynki, tereny, domy dla robotników oraz inne nieruchomości, które zajmują obszar około 3 hektarów. Prezesem i dyrektorem generalnym Spółki jest p. Maurycy Poznański. W skład Rady Nadzorczej wchodzą pp. Stanisław Silberstein, Dr. Juljusz Bornet i Paweł Rosenthal.

Śląskie Kopalnie i Cynkownie Spółka Akc.

Założona w roku 1853, Spółka ta należy do najstarszych przedsiębiorstw przemysłowych na polskim Górnym Śląsku. Przedmiotem tegoż przedsiębiorstwa jest wydobywanie węgla kamiennego i rudy cynkowej, przerabianie tejże rudy na cynk surowy i fabrykaty gotowe, oraz produkcja wyrobów ubocznych i barwników.



Cynkownia „Kunegunda“.

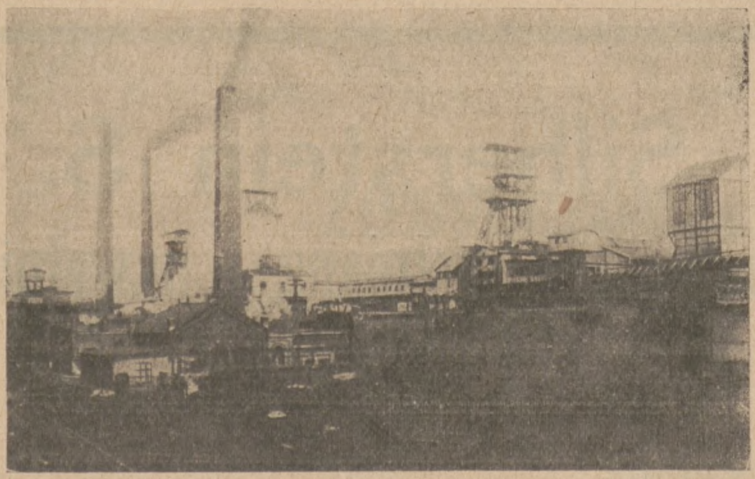
Spółka ta posiada następujące zakłady:

Zjedn. Kopalnia „Matylda“ w Świętochłowicach: węgiel kamienny:

Kopalnia „Andaluzja“ w Kamieniu: węgiel kamienny.

Huta „Silesia“ w Lipinach: kwas siarkowy i siarkawy, cynk surowy, cynk elektrolityczny, pył cynkowy, pył cynkowy, zawierający kadm.

Huta „Kunegunda“ w Bogucicach: kwas siarkowy i siarkawy, cynk surowy, cynk elektrolityczny, pył cynkowy, pył cynkowy, zawierający kadm.



Kopalnia węgla kamiennego „Matylda“. Pole zachodnie.

Huta „Rozamunda“ w Nowym Bytomiu: kwas siarkowy i siarkawy, cynk surowy, cynk elektrolityczny, pył cynkowy, pył cynkowy, zawierający kadm.

Walcownia cynku „Kunegunda“ w Mysłowicach: blacha cynkowa, cynk okrągły i cynk prasowany.

Walcownie cynku „Silesia“ w Lipinach: blacha cynkowa, cynk okrągły i cynk prasowany.

Kopalnia „Cecylja“ pod Szarlejem: ruda cynkowa i ołowiana, piryt i dolomit.

Fabryka siarczanów w Lipinach: siarczan amonu.

Górnośląska Fabryka Farb, Katowice-Ligota: barwniki (litopon), odpadki zawierające kadm, siarczan cynku, amonjak żrący, płynny.

dto. Dział: Fabryki siarczanów: salmjak, kwas solny, ług chlorku cynkowego, siarczan, kryszt. i kalc.

Kopalnia „Matylda“ obejmuje 3,5 miljonów m²; pole jej leży między miejscowościami Lipiny, Chebzie i Świętochłowice. Kopalnia ta jest podzielona na Pole Wschodnie i Pole Zachodnie. Każde pole posiada osobne urządzenie wydobywcze i po 3 szyby.

Kopalnia „Andaluzja“ o przestrzeni 9,5 miljonów m² posiada nowoczesny szyb podwójny, oraz własną elektrownię, która dostarcza też energji elektrycznej kopalniom rudy powyższej Spółki.

Kopalnia „Cecylja“ pod Szarlejem wydobywa rudę cynkową i ołowianą, a przedewszystkiem blendę cynkową. Urządzenia wydobywcze zaopatrzone jest w sortownię suchą i połączoną z płóczką zapomocą kolejki wiszącej.

Huta „Silesia“ i „Kunegunda“ obejmują prażalnię i cynkownie dla wytwarzania cynku surowego. Obie huty produkują również kwas siarkowy. Huty „Silesia“ dostarczają ponadto płynnego bezwodnika kwasu siarkowego.

Huty cynkowe w Lipinach obejmują także hutę tlenku cynkowego.

Huta „Rozamundy“ wyrabia tylko cynk surowy.

Huta „Kunegundy“ posiada zakład doświadczalny dla wytwarzania cynku drogą elektrolizy, skąd przed pewnym czasem dostarczano już poraz pierwszy cynku elektrolitycznego.

Co do obu walcowni, to walcownia w Lipinach posiada większe znaczenie, gdyż składa się z 18-tu zespołów walcarek, z których 7 jest podwójnych. Walcownie te są urządzone do wyrabiania wszelkiego rodzaju fabrykatów specjalnych, jak blachy falistej, cynku okrągłego, blachy dachowej i t. d.

W roku 1922 Spółka powyższa objęła jeszcze Górnośląską Fabrykę Farb i Fabryki siarczanów w Katowicach — Ligocie. Zakłady te wytwarzają przedewszystkiem barwniki (litopon), amonjak żrący, płynny, kwas solny, siarczany i t. d.

Fabryka siarczanów w Lipinach (przy hutach „Silesia“) ostatnio przystąpiła do wytwarzania na większą skalę siarczanu amonu.

Spółka zatrudnia obecnie około 8000 robotników i pracowników umysłowych.

Dla swych robotników i pracowników umysłowych czyni Spółka jaknajdalsze starania pod względem socjalnym. Ustawowe zobowiązania Spółki jako pracodawczyni rozciągającą się stosownie do postanowień ustaw ubezpieczeniowych, obowiązujących w Polsce na zasadzie ustaw Rzeszy, i ogólnej ustawy górniczej, na ubezpieczenie robotników i urzędników od choroby, nieszczęśliwych wypadków, inwalidztwa, ubezpieczenie prywatne i ubezpieczenie na wypadek bezrobocia.

Robotnicy, zatrudnieni w kopalniach Spółki, są członkami Górnośląskiej Spółki Brackiej, z której otrzymują w razie choroby, pójścia na emeryturę, lub rodziny ich na wypadek śmierci przewidziane w Statucie świadczenia z Kasy. Załogi hut cynkowych, walcowni, oraz ubocznych zakładów ubezpieczone są w dwóch Przemysłowych Kasach Chorych.

Przeciwko wypadkom ubezpieczeni są robotnicy kopalń w Brackim Związku Zawodowym, natomiast robotnicy hut i walcowni w



Prażalnie blendy i fabryki kwasów „Silesia“ w Lipinach. Składnica siarczanu (około 1200 ton zapasu).

Zawodowym Związku Przemysłu Żelaznego i Stalowego.

Ponadto ubezpieczeni są wszyscy robotnicy i część urzędników Spółki na starość i na wypadek inwalidztwa.

Ustawowe składki Spółki jako pracodawczyni wynosiły w roku 1926-tym złotych 1.377.909.53.

Dla urzędników Spółki istnieje Kasa Pensyjna i Zapomogowa, tak samo dla robotników hut cynkowych robotnicza kasa pensyjna, do których Spółka wpłaca znaczne dobrowolne składki.

Spółka udziela także corocznie większych subwencji na różnego rodzaju cele dobroczynne, nawet instytucjom, znajdującym się w kraju poza obrębem Województwa Śląskiego.

Robotnicy i urzędnicy Spółki otrzymują pewną ilość węgla bezpłatnie.

Dla leczenia chorych robotników i urzędników służy szpital w Lipinach, istniejący już od roku 1906. Szpital ten składa się z jednego budynku głównego z salami dla chorych i pojedyńczemi pokojami dla mniejwięcej 140 osób i zaopatrzony jest we wszelkie nowoczesne urządzenia techniczno - sanitarne. W bocznym pawilonie znajdują się pokoje dla osób żeńskich, oraz pokoje mieszkalne dla personelu szpitala.

Główną troską doby obecnej jest kwestja mieszkaniowa, której Spółka poświęca szczególną uwagę. W Lipinach i okolicy posiada Spółka większą ilość własnych oraz wydzierżawionych domów mieszkalnych, w których zamieszkuje około 2680 rodzin. Jeszcze w bieżącym roku projektowana jest budowa dalszych domów, która rozpocznie się przypuszczalnie w najbliższym czasie. Szczególniej chodzi o domy robotnicze. Wszelkie najnowsze mieszkania zaopatrzone są w światło elektryczne, wodociągi i kanalizację.

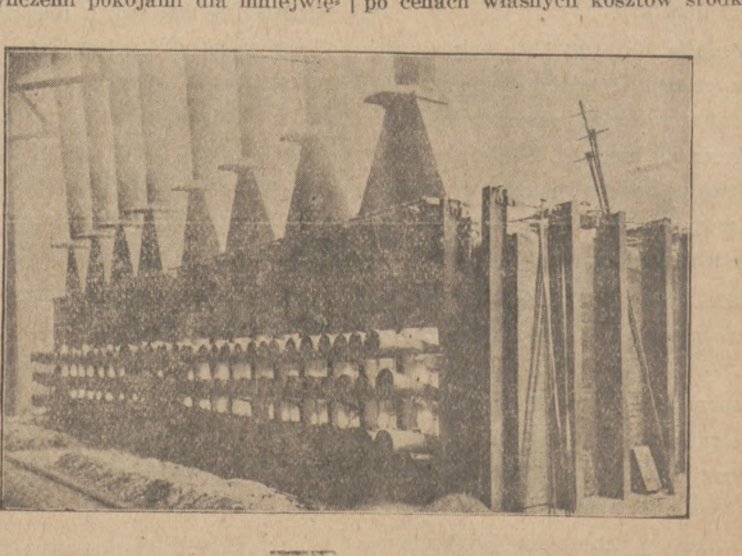
Czynsz mieszkaniowy jest minimalny. Dla samotnych robotników posiada Spółka kilka domów sypialnych, zaopatrzonych w piece kuchenne, oraz przybory kuchenne, tak że robotnicy mają możność gotować sobie obiady; lub też spożywać obiady, wydawane częściowo przez Spółkę, częściowo przez zarząd domu sypialnego.

W celach higjenicznych służą załodze hut i kopalń łaźnie z oddzielnymi oddziałami dla mężczyzn i kobiet, oraz urzędników. Łaźnie, urządzone na sposób nowoczesny, zaopatrzone są w prysznice i wanny.

Spółka płaci liczne subwencje różnym robotniczym związkom sportowym poszczególnych miejscowości, oddając im równocześnie za niską opłatą odpowiednie tereny, urządzone już częściowo na boiska, lub też buduje boiska sportowe.

Dla ułatwienia swoim robotnikom nabycia środków spożywczych po tańszych cenach, posiada Spółka własną dużą piekarnię, zaopatrzoną w nowoczesne maszyny. Piekarnia ta oddaje chleb, zwłaszcza biały, po niższych od zwykłych cen.

Spółka stale zaopatruje na porę zimową swoich pracowników w kartofle za pośrednictwem Górnośląskiej Centrali Ziemniaczanej. W kantynach sprzedaje Spółka po cenach własnych kosztów środki spożyw-



Huty i walcownie cynku „Silesia“ w Lipinach. Piec cynkowy w ruchu.

cze, specjalnie dbając o zaopatrzenie w mleko. Na rynku w Lipinach urządziła Spółka mleczarnię, która wydaje po cenach własnych mleko i kawę.

Posiadane dobra rycerskie w Kamieniu rozparcelowała Spółka za wyjątkiem małego obszaru, swoim pracownikom, wydzierżawiając parcele do uprawy za niską opłatą.

Założony w roku 1880-tym Konsum górniczy w Lipinach zaopatruje tanio pracowników Spółki we wszelkie środki żywności.

Dbając o dobór pism i książek, dla robotników i urzędników, stworzyła Spółka w Lipinach bibljotekę z obszerną czytelnią. Bibljoteka obejmuje kilka tysięcy tomów książek i liczne czasopisma. Celem uzupełnienia bibljoteki daje Spółka subwencje pieniężne. Pomimo, że bibljoteka przeznaczona jest do użytku urzędników i robotników Spółki, korzysta z niej również niezwiązana ze Spółką ludność, zamieszkała w Lipinach.

Prezydent Rzeczp. Polskiej odwiedza warsztaty pracy.



W dniu 26.VIII r. b. Prezydent Rzeczypospolitej raczył odwiedzić „Hutę Szklaną Jabłonna", Ska Akc. w towarzystwie swojego orszaku.

Dostojnego gościa powitał przemówieniem Prezes Rady Nadzorczej Maurycy hr. Potocki, kreśląc obraz historycznego rozwoju, istniejącej od 1890 r. huty oraz stwierdzając jej dalszy rozwój, dzięki któremu placówka ta doprowadziła produkcję butelek z początkowych 2000 sztuk dziennie do 60.000, zatrudniając przy tem około 500 robotników.

Mówca po zakończeniu powitalnego przemówienia łącznie z dwoma najstarszymi robotnikami fabryki wręczyli Dostojnemu Gościowi tacę z chlebem i solą.

Następnie Panu Prezydentowi zostali przedstawieni Prezes Zarządu Aleksander Choynowski oraz członkowie Zarządu: pp. Wacław hr. Komorowski, Jan Ołdakowski, Jerzy Rackmann i Dyrektor techniczny huty p. Józef Wagner.

Poczem Pan Prezydent oprowadzany przez Dyrektora zarządzającego inż. p. Jerzego Rackmanna zwiedził fabrykę, owacyjnie witany przez robotników.

Podczas zwiedzania fabryki Pan Prezydent interesował się wielu szczegółami produkcji, przyczem raczył wypowiedzieć szereg cennych wskazówek i spostrzeżeń.

Odwiedziny Pana Prezydenta Rzeczypospolitej dodały bodźca do dalszej pracy kierownictwu fabryki i robotnikom, przy których na długo pozostanie w pamięci wspomnienie zaszczytnych odwiedzin.

Nasze huty szklane.

Tej ważnej gałęzi przemysłu krajowego poświęca się u nas bardzo mało uwagi.

Tem smutniejsze jest to zjawisko w naszem życiu gospodarczem, iż mając wszelkie naturalne warunki rozwoju, ba, nawet szerokie możliwości zdobycia pierwszorzędnego miejsca na rynku krajowym i zagranicznym, jesteśmy jednak daleko wyprzedzeni przez szereg krajów, mających ten przemysł rozwinięty w wysokim stopniu.

Nasze szkło mogłoby nietylko pokryć zapotrzebowanie całego państwa, ale stać się poważnym przedmiotem wywozu.

Posiadamy główne surowce nietylko w dostatecznej, ale nadmiernej ilości, jak wapno, piasek, sodę amoniakalną, fabrykowaną w kraju i, jeśli dodamy do tego tanie i zdolne siły robocze, zapewnione rynki zbytu, otrzymamy dominujące czynniki, które gruntują silną podstawę produkcji szkła w Polsce.

Zbytecznem jest wskazywać, jakie ma dla nas znaczenie i wagę przemysł, któryby mógł niezależnie od zagranicy stworzyć stałe warsztaty pracy, zatrudnić tysiące rąk bezrobotnych, pokryć zapotrzebowanie krajowe, a nawet zająć poważną pozycję czynną w bilansie handlowym.

Niestety, z ubolewaniem wypada stwierdzić, iż poziom naszych hut staje w rażącej sprzeczności z powyższemi wywodami.

Stosunki panujące w nich przypominają raczej czasy bodajże pierwotne przemysłu szklanego, używamy środków i systemów prymitywnych, światło nowoczesnych zdobyczy naukowych i technicznych niema dostępu, ignorancja naukowej organizacji pracy. Produkcja tkwi przeważnie w rękach ludzi o niskim poziomie kultury i oświaty, nie znają oni bogactw kraju ani warunków handlowych, sprzyjających rozwojowi naszych hut, obce im są zasady ekonomji, chemji, brak wreszcie najmniejszego zainteresowania dla poprawy godnej pożałowania sytuacji.

Otóż smutna ta ocena jest odpowiedzią, dlaczego hutnictwo nasze szklane jest na tak niskim poziomie, dlaczego obciążony jest bilans handlowy importem szkła zagranicznego.

Podobne refleksje muszą się nasunąć w chwili przyjrzenia się naszym hutom szklanym, choćby na Targach Wschodnich, niech sobie to uświadomią sfery miarodajne w imię interesu państwowego, krajowego i własnego.

Godzi się jednak wspomnieć z zadowoleniem i wyrazić uznanie o tych hutach, które są jakby światłym przebłyskiem w mrokach położenia; zapowiadają przynajmniej godny naśladowania wzór nowoczesnej, pod względem technicznym i naukowym, zorganizowanej produkcji szkła, wymienić wypada huty: „Vitrum", Ząbkowice, Piotrków, Zawiercie i „Nieborów".

Ta ostatnia zwłaszcza, aczkolwiek niedawno istniejąca, bo zaledwie od paru miesięcy, dzięki wybitnym siłom fachowym i naukowym, dogodnemu położeniu pod względem komunikacyjnym i zdrowotno-hygienicznym, (na co się u nas nota bene mało uwagi zwraca), ogromnym obszarem własnego piasku, rokuje już w niedalekiej przyszłości placówkę nowoczesnej silnej jednostki gospodarczej.

Ciągówki Fordsona na usługach rolnictwa i przemysłu.

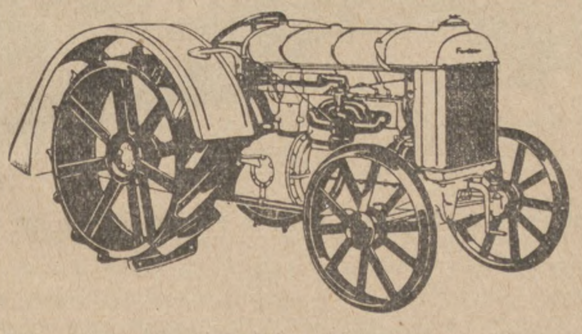
Pragnąc przekonać się, w jakim zakresie polskie rolnictwo i przemysł korzystają z maszyn rolniczych, współpracownik Ajencji Wschodniej zwrócił się do firmy „Auto-Traktor", Sp. z o. o., mieszczącej się w Warszawie, przy ulicy Ossolińskich Nr. 4. która udzieliła następujących wyjaśnień:

„Profesor Inż. St. Biedrzycki w swojej broszure pod nazwą „Ciągówka" stwierdza, że główną zaletą silnika ruchomego — czyli ciągówki jest:

1) możność wyrównania zapotrzebowania roboty konnej w ciągu roku,

2) skasowanie zgubnych zaległości robót gospodarskich, a przez to samo,

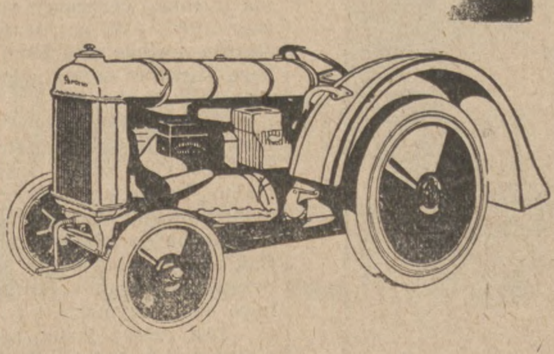
3) podniesienie doskonałości technicznej gospodarstwa rolnego.



Ciągówka rolnicza.

W większych gospodarstwach rolnych podniesienie ilości żywego inwentarza jest ograniczone ze względu na to, że powiększenie koni roboczych zjada nadmiar plonu, dlatego, że tak samo koń, jak i człowiek wymagają odpowiedniej powierzchni siewnej.

Otóż tym brakiem jest jego żołądek, który sprawia, że koń, jak i człowiek żywi się z ziemi, a więc tak, jak człowiek, tej ziemi potrzebuje. Gdyby dla podniesienia intensywności uprawy zechciano tego konia mnożyć, doszłoby się do tej granicy, poza którą



Ciągówka przemysłowa.

wszelka dalsza intensywność byłaby okupywana taką utratą ziemi, oddawanej dla utrzymania konia, że gospodarstwo rolne, mające żywić człowieka, żywiłoby swą nadprodukcją nadmiernie rozmnożonego konia. Przestałoby więc spełniać swoje zadanie i opłacać poniesione wysiłki. Statystyka stacji amerykańskiej wykazuje, że tą granicą racjonalnie posuniętej intensywności uprawy koniem żywym, staje się moment, kiedy ziemia, przeznaczona dla konia, dochodzi do 20%, a więc jedna piąta całego uprawianego obszaru.

Zaletą silnika spalinowego jest stała gotowość do pracy, a w czasie nieużywania koszt konserwacji równa się kosztom magazynowania.

Zasady ogólnej mechanizacji odbiły się również na rolnictwie, dla którego konstruktorzy złożyli specjalnego konia stalowego „ciągówkę" i szereg pomocniczych narzędzi rolniczych. Taka mechanizacja dała możność zaorania do 12 morgów ziemi dziennie przy głębokości 6 cali, przyczem uprawa roli na całej powierzchni jest jednolita.

Jedną z najtańszych i jednocześnie najdoskonalszych ciągówek jest ciągówka „Fordson", przy swojej wadze 1.100 kg. „Fordson" zaorywa dziennie na średniej glebie około 8 morgów powierzchni, zużywając na to koło 43 litrów nafty (jak wiadomo, nafta jest najtańszym paliwem). Ciągówkę „Fordson" można spotkać wszędzie na roli, na drogach szosowych, na fabrykach, w warsztatach, na farmach, przy eksploatacjach leśnych, na budowlach, w przemyśle górniczym, jako silnik do dynamo-maszyny.

„Fordsonowi" poświęcono specjalne wydawnictwo p. t.: „Ford Power Age", które wszechstronnie myśl tę rozwinęło, podając coraz nowe zastosowania ciągówki. Autotraktor, sprowadzając ciągówki „Fordson", dokłada wszelkich starań, aby tak pożyteczną maszynę rozpowszechnić w kraju. W tym celu nabywcom „Fordsonów" udzielany jest kredyt, a rolnicy korzystają z przysługującego im cła ulgowego w wysokości 20% cła normalnego.

Przy obecnych konjunkturach nie można sobie przedstawić istnienia gospodarstwa rolnego większego lub mniejszego bez ciągówki tak samo, jak nie można sobie przedstawić fabryki, bez poruszającego ją silnika.

Wszyscy zainteresowani mogą otrzymać wyczerpujące informacje, dotyczące nietylko samych ciągówek „Fordson", lecz również wszelkich narzędzi motokultury dla tej ciągówki, od firmy „Auto-Traktor". Przedstawicielstwo „Lincoln Ford-Fordson", Warszawa, Ossolińskich 4. Tel. 70-19. Dostawa natychmiastowa.

Samochód — środkiem przewożenia zmarłych.

Najnowszy środek lokomocji w Polsce, który znalazł wyjątkowo szybkie zastosowanie, to specjalnie zbudowane i dostosowane do miejscowych warunków samochody dla celów transportowania zwłok. Inicjatorem tej lokomocji jest znany na terenie Warszawy p. P. W. Łopacki, właściciel Zakładu Pogrzebowego przy ul. Krakowskie Przedm. 105.



Poświęcenie taboru samochodowego Zakładu Pogrzebowego P. W. Łopackiego.

Inicjatywa jego powstała z długoletniej w swym zawodzie praktyki, oraz służby dla stroskanych śmiercią bliskiej osoby. Każdy bowiem wie, ile to trudności należy pokonywać w wypadkach zachodzącej potrzeby przewiezienia ciała zmarłego z miasta do miasta, lub ze wsi do miasta i odwrotnie.



Wnętrze samochodu do przewożenia zwłok.

Jedynym środkiem w tych wypadkach był dotychczas wagon kolejowy, którego uzyskanie związane jest zawsze z ogromnem nakładem czasu, energji, kosztów, trudności i licznych formalności, nie wspominając już o kłopotach, nasuwających się przy dostarczeniu zwłok do stacji załadowania, a następnie do właściwego miejsca ceremonji pogrzebu. Samo zaś nietowarzyszenie zwłokom w czasie przewożenia koleją, bywa zazwyczaj b. przykre dla rodziny zmarłego.

Bolączek tych jednak przy korzystaniu z usług kolei usunąć niepodobna, i dlatego powstała myśl zastosowania tu samochodu, jako środka usuwającego w dużej części liczne niewygody, tembardziej, że jest on znacznie szybszy i tańszy. Omijając dodatkową dostawę i odstawę zwłok do i ze stacji kolejowej, daje jednocześnie rodzinie możność eskortowania zwłok aż do miejsca przeznaczenia, gdyż samochody wprowadzone przez inicjatora są budowane na miejscu, w myśl jego planów ze wszelkiemi wymaganiami techniki i hygjeny.

Narazie Zakład Pogrzebowy p. Łopackiego uruchomił dwa takie samochody-karawany kryte, z których jeden luksusowy, natomiast dwa dalsze są w wykonaniu. Jednocześnie wypada nadmienić, że Zakład buduje specjalny karawan-samochód dla zastosowania w samej ceremonji pogrzebowej na wzór zagranicy, tak, że niezadługo oddający ostatnią posługę zmarłemu, będą mieli do wyboru karawan samochodowy i karawan konny.

Zakład Pogrzebowy P. K. Łopackiego, poza dostawą karawanów wszelkich typów i przewożeniem zwłok, załatwia wszelkie formalności związane z pogrzebem i transportowaniem zwłok bez różnicy przestrzeni, a wytwórnia wszelkiego rodzaju trumien tego Zakładu wyrabia nadto specjalne trumny do przewozów, oraz sarkofagi dębowe, z czarnego dębu, rzymskie i t. p.

Jest rzeczą jasną, że w wypadkach potrzeby każdy będzie się posiłkował usługami Zakładu Pogrzebowego P. W. Łopackiego, choćby ze względu na szeroki i całkowity jego zakres działalności, a niemałą zachętą będzie dzielność i inicjatywa właściciela, który niejednokrotnie w swym zawodzie okazał się nader filantropijnym, gdy wspomniemy bezinteresowne załatwienie pogrzebu takich ludzi, jak Sienkiewicza, Słowackiego, Nieznanego Żołnierza i wielu innych.

J. Czechowicz I. K. Pajewski w Warszawie.

Założona w roku 1910 fabryka, mimo ciągłych zmian gospodarczych, ekonomicznych i politycznych kraju, intensywnie dąży do swego rozwoju. W obecnym okresie kapitał zakładowy wynosi sumę zł. 300.000. Firma posiada własną nieruchomość w Warszawie przy ul. Madalińskiego 76/78, gdzie mieszczą się lokale fabryki. Od roku otwarto skład fabryczny i biuro sprzedaży przy ul. Trębackiej 13, tel 286-19.

W okresie ostatnich dwóch lat fabryka została znacznie rozszerzona, oraz zaopatrzona w maszyny najnowszego typu. Dzisiaj więc firma przedstawia najpoważniejszą krajową placówkę przemysłową w produkcji lakierów angielskich i emalji, oraz dostosowana jest w zupełności do wymogów rynku w Polsce. Laboratorjum fabryki prowadzą trzej wybitni chemicy.

Fabryka wyrabia pierwszorzędny pod względem jakości towar, na który składają się: lakiery angielskie, farby olejne, emalje kolorowe i pokosty. Do specjalności fabryki należą lakiery powozowe i wagonowe, oraz lakiery preparacyjne.

Na uwagę zasługują emalje dekoracyjne w różnych kolorach pod nazwą *„Vitolin“*, nieustępujące emaljom zagranicznym, natomiast „Vitolin“ biały znacznie przewyższa wszelkie tego rodzaju emalje zagraniczne, Rypolin i inne. Produkowany przez fabrykę pokost b. poważnie konkuruje z pokostem holenderskim.

Firma współpracuje z szeregiem najpoważniejszych w Polsce fabryk maszyn rolniczych i *fabryk wagonów*.

Wszelkie informacje, cenniki i referencje firma wysyła na żądanie.

Nowoczesne maszyny drogowe.

Równolegle z rozwojem technicznym budowy dróg nowoczesnych, należy zwrócić uwagę na maszyny i aparaty, skonstruowane do wykonania tych robót.

Aparaty te były dawniej wykonywane przez przypadkowych konstruktorów na podstawie doraźnych danych doświadczalnych.

Obecnie, technika budowy nawierzchni nowoczesnych, przekroczyła już okres „Laboratorjum“ i doświadczeń.

Wielkie przedsiębiorstwa drogowe, mające do wykonania roboty o szerokim zakresie muszą zaopatrywać się w maszyny i aparaty, opracowane na podstawie ciągłych studjów, wykonane przez fabrykę specjalną, która posiada dostateczne środki techniczne i finansowe do wypuszczenia na rynek aparatury różnolitej i odpowiadającej zadaniu.

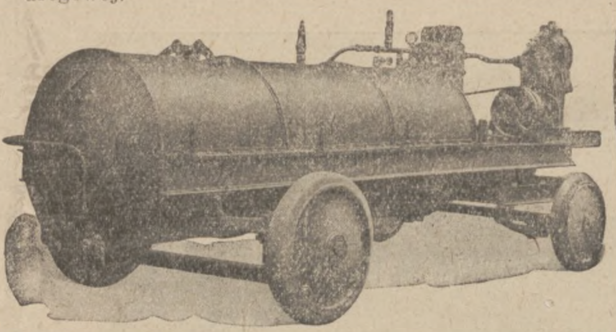
Obok wielkiego przedsiębiorcy drogowego musiał powstać wielki konstuktor aparatury drogowej.

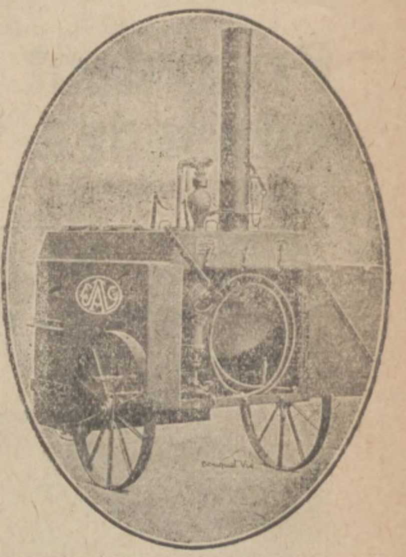
Katalog „Ejalg“ przedstawia wielką ilość wykonywanych typów, które winny zainteresować fachowców.

Poniżej podajemy niektóre maszyny:

MASZYNA DROGOWA „Ejalg“ do fabrykacji betonów bitumicznych i tarmakadamu. Posiada na tem samem podwoziu kocioł i maszynę parową; opalana jest mazutem Wydajność 12 ton na godzinę.

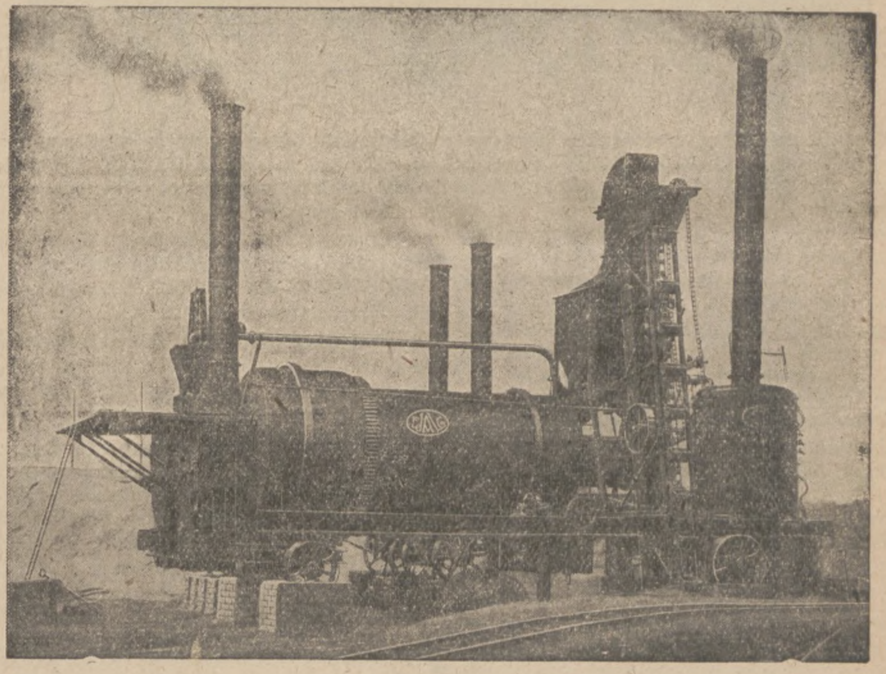
BITUMIARKA — smołownica „Ejalg“ 500 litrów, stosowana do topienia i ogrzewania bitumów i do ich rozlewania pod ciśnieniem. Nadaje się doskonale do smoły.





Na czoło tego rodzaju fabryk o znaczeniu wszechświatowym, wysunęło się T-wo Francuskie: *„Ejalg“, Zakłady Leroux & Gatinois, Rue de la Voute, Paris.* Reprezentacja na Polskę — *Bolesław Janczewski, Inżynier, Warszawa*, Jerozolimska 65, tel. 105-70.

ROZLEWICA ciśnieniowa „Ejalg“ do bitumowania szos na gorąco. Rozpala bitum za pomocą ściśnionego powietrza, dostarczanego przez moto-kompresor, zmontowany na tem samem podwoziu. Rozlewa 1500 litrów bitumu w ciągu 30 minut.



Wielki wysiłek twórczy firmy „Ejalg“ spowodował, że aparaty „Ejalg“ spotyka się w całym świecie, na wszystkich robotach, gdzie buduje się drogi nowoczesne.

Bejot.

Biuro techniczne „Albert Karp” Inżynier

Warszawa, ul. Wilcza 54, tel. 172-47 i 92-71.

Istniejąca od roku 1920 firma posiada reprezentację na Polskę fabryki Meisseńskiej (saskiej) Meissner-Schamotte — und Tonwaren - Fabrik. Na uwagę zasługują polecane płytki terakotowe do podłóg marki „O & S“ jedyne, które nie chłoną wody i nie plamią się, oraz płytki glazurowane holenderskie marki „Mosa“, znacznie odporniejsze od innych fabrykatów na uderzenie. Nadto firma posiada kafle zagraniczne, rury kanalizacyjne, oraz siatkę Staussa (plecionkę drucianą ze wstawkami z gliny palonej).

Ceny znacznie niższe od kartelowych niemieckich i czeskich fabryk.

O jakości podanych wyrobów świadczy najlepiej cały szereg wykonanych robót, z których wymienić należy: Rzeźnie miejskie na Pradze i Solcu, szpitale: Św. Stanisława, Przemienienia Pańskiego, Starozakonnych, Dz. Jezus, Św. Rocha, Jana Bożego, dom Akademicki na Pradze, Ministerstwo Skarbu, Prezydjum Rady Ministrów, cały szereg przytułków magistrackich, Kasa Chorych, na Marjańskiej oraz Sejm Rzeczypospolitej (obecnie w wykonaniu).

„SEROVAC” Małopolska wytwórnia surowic i szczepionek

Lwów, ul. Senatorska 5, telegon 107.

Od kilku lat istniejąca tu na wschodnich kresach Polski placówka winna znaleźć jaknajszersze w kołach zainteresowanych poparcie. Produkuje ona szereg różnych szczepionek, trutek i leków, a na wyróżnienie zasługują jej środki przeciw myszom i szczurom. Podajemy to, wobec nieudanie przeprowadzonej walki ze szczurami, gdyż wyrabiana przez firmę „Serovac“ *Ratyna-Ratynina* jest tą gwarantowaną w swych skutkach trutką, posiadającą cały szereg referencji i pochwał osób, firm i zakładów, które z powodzeniem ją stosowały. Cena *„Ratyny“* wynosi zł. 20 za jeden litr, zł. 12 za $\frac{1}{2}$ i zł. 7 — za $\frac{1}{4}$ litra.

PRZEMYSŁ AUTOMOBILOWY

W. ARM,

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ PORĘKĄ

CENTRALA:

MORAWSKA OSTRAWA.

Pełne obręcze gumowe „FULDA". Pneumatyki do rowerów „FULDA". Petens-Union koła zębate. Flemingsa aparaty do wulkanizowania. „CHRONOHODOGRAF" aparaty do kontrolowania. Chłodniki wszystkich typów. Materjał automobilowy, Blinela koła kierownicze (Volans). Fabrykaty BOSCHA, motory do rowerów.

ZAKŁADY GARBARSKIE

EMILIAN I WŁADYSŁAW bracia DOMAŃSCY W LUBLINIE.

Zakłady Garbarskie Emiljan i Władysław Bracia Domańscy w Lublinie założone zostały w roku 1874. Prowadzone początkowo w niewielkim zakresie, stopniowo rozwijają się dzięki wysokiej doskonałości swych wyrobów, za które w roku 1896 otrzymują wielki złoty medal na Wszechrosyjskiej wystawie w Niżnym-Nowgorodzie. Już wtedy fabryka, nie zadawalniając się poważnym zbytem na terenie byłej Kongresówki, zdobywa na stałe rynki centralne i południowo-rosyjskie, tym sposobem znacznie rozszerzając produkcję. W roku 1897 na wystawie rolniczo-przemysłowej w Kijowie firma otrzymała dyplom uznania, zaś w 1901 roku na Rolniczo - Przemysłowej wystawie w Lublinie— dyplom uznania i wielki medal złoty. Aż do roku 1907 specjalnością Firmy są wierzchnie skóry dębowe (skóry hamburskie końskie, oraz dębowe cielęce), lecz już w roku 1908, idąc za postępem, Firma uruchamia dział skór wierzchnich wyprawionych, systemem chromowym. W tym czasie Firma rozszerza znacznie swój zakres działalności, zdobywając, prócz dotychczasowych, również i bardzo poważny rynek północno-rosyjski. Wojna światowa zahamowała świetnie zapowiadający się rozwój fabryki, dopiero rok 1922 wprowadza fabrykę na drogę dalszego rozwoju. Prowadzona przez obecnych współwłaścicieli Stefana i Tadeusza Braci Domańskich fabryka zostaje zaopatrzona w najnowsze zdobycze techniki i powoli zaczyna specjalizować się w wyrabianiu skór podeszwowych, dotychczas masowo sprowadzanych z zagranicy. (Czechy, Austrja). W roku 1926 fabryka nie tylko ostatecznie wypiera wyroby zagraniczne z własnego terenu (Województwo Lubelskie), ale przerzuca działalność swą na sąsiednie województwa, otwierając szereg oddziałów i zastępstw, jak to w Warszawie, Łodzi, Wilnie i Katowicach.

Ostatnio Firma, chcąc rozpowszechnić swe wyroby i na Małopolskę Wschodnią, *uruchomiła swe przedstawicielstwo we Lwowie, powierzając takowe znanej HURTOWNI SKÓR SCHLEIFER I S-KA, PLAC KRAKOWSKI Nr. 2.*

Dzięki energji swego reprezentanta i wysokiej jakości wyrobów interesy Firmy na terenie Małopolski Wschodniej rozwijają się nader pomyślnie, tak, że niejednokrotnie fabryka nie może nadążyć w wykonaniu napływających obstalunków.

Tow. Akc. Manufaktury Bawełnianej

„LORENTZ I KRUSCHE"

W ZGIERZU

Towarzystwo Akcyjne Manufaktury Bawełnianej „LORENTZ i KRUSCHE" w Zgierzu założone zostało w roku 1892.

Przedwojenny kapitał Towarzystwa wynosił Rubli Złotych 600.000.

Firma wyrabia:

towary bawełniane farbowane i kolorowo-tkane

oraz przędzę bawełnianą

Przedstawicielstwa:

Warszawa, Nalewki 2a. **Lwów,** Jagiellońska 20/22.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

The Henckel von Donnersmark Beuthen Estates, Limited

Tarnowskie Góry. Karłuszowiec (Polski Górny Śląsk).

Górnośląske posiadłości hr. Henckel von Donnersmark oraz „The Henckel von Donnersmark - Beuthen Estates, Limited“ zajmują około 15235 ha i większa część tych majątków znajduje się na Polskim Górnym Śląsku.

W posiadłościach tych od początku XIX wieku z niewielkich zaczątków rozwinął się potężny przemysł. W posiadaniu „The Henckel von Donnersmark - Beuthen Estates, Limited“, znajdują się obecnie następujące kopalnie węgla kamiennego:

Kopalnia Radzionka, posiadająca dwa szyby: Hugo i Laura.

w okręgu Huty Antoniego: szyb Aschenborn i szyb hr. Artura,
szyb Hillebranda,
i szyb Menzla.

Wszystkie kopalnie są urządzone w sposób, odpowiadający wymaganiom współczesnym: posiadają wielkie nowe sortownie, urządzenia do załadowania węgla, elektryczną trakcję podziemną, częściowo elektryczne maszyny wyciągowe, elektryczne pompy wodociągowe i t. d.

Prąd elektryczny, dla maszyn kopalnianych, wytwarzany jest w 2 własnych elektrowniach, z których każda wytwarza około 9000 kilowatów. Okazało się jednak celowem niedawno uzyskać połączenie z siecią Górnośląskich Zakładów Elektrycznych (Oberschlesische Elektrizitatswerke).

Każdy szyb posiada wyposażone w najbardziej współczesne aparaty pogotowie ratunkowe oraz doskonale zorganizowaną straż ogniową.

Produkcja węgla.

	1913	*1926*
Kopal. Radzionka	843.582	567.031
szyb Aschenbord	565.380	47.844
„ Hillenbrand	541.765	593.201
„ Menzel	455.977	483.819
	2.406.694	1.691.895

Ilość robotników

1913	*1926*
2059	1502
1495	355
1635	1578
1156	1360
6345	4795
6345	4795

Produkcja węgla w szybie Aschenborna została przerwana, począwszy od maja 1926 r.

Budowa następujących kopalń i szybów trwa jeszcze obecnie

w okręgu Huty Antoniego:
szyb Udo Szulza

w okręgu Radzionka na Niemieckim Górnym Śląsku:
kopalnia Beuthen.

Z kopalń rudy cynkowej są eksploatowane na Polskim Górnym Śląsku

kopalnia Segeth,

której produkcja wynosi około 4 000 ton rocznie. W kopalni tej pracuje 100 robotników. Na Niemieckim Górnym Śląsku do Zakładów Henckla bon Donnersmarka należy:

kopalnia Neuhof und Wilhelmaglück z produkcją roczną rudy cynkowej 21000 ton. W tej kopalni pracuje 1400 robotników.

Jednakże większa część rud cynkowych, przerabianych w hutach cynkowych, musi być sprowadzana z zagranicy.

Rudy są w piecach rusztowych huty Lazy wyprażane i następnie przesiewane w hutach cynkowych, a mianowicie:

w hucie cynkowej Hugo,
w hucie Łazy (Radzionków),

Huta cynkowa Hugo posiada 20 trzydniowych pieców cynkowych z paleniskami regeneracyjnemi, a huta Łazy 4 trzydniowe piece systemu Schmidt - Dresgraz oraz 8 dwudniowych pieców systemu Bender-Froembs z paleniskami rekuperacyjnemi.

Znajdujące się w hucie Łazy zakłady do prażenia blendy cynkowej posiadają 80 ręcznych i 6 mechanicznych pieców rusztowych, jak również odpowiednj mechanizm elektromagnetyczny.

Wydzielające się przy prażeniu blendy cynkowej gazy siarczane są przetwarzane w fabryce kwasu siarczanego (na kwas siarczany). Fabryka ta posiada dwa systemy kamer o ogólnej pojemności 19800 metrów sześciennych. Uzyskany w ten sposób kwas siarczany o mocy 50° (Bé) jest przy pomocy koncentracji systemem Dyronga przetwarzany na kwas siarczany o mocy 60° (Bé) i wyżej. Dla produkcji nitrozy, koniecznej w wytwarzaniu kwasu siarczanego, służy koncentracja amoniaku.

W związku z fabryką kwasu siarczanego została założona fabryka kwasu solnego, która produkuje kwas solny oraz sól glauberowską. W ostatnich czasach część produkowanej soli klauberowskiej poddawana jest procesom krystalizacji.

Ogólna produkcja wynosi:

	1912	*1926*
Cynk: huta Lazy	4130 to.	5221 to.
huta Liebehoffnung	8089 „	prod. wstrz.
huta Hugo	11602 „	90412 to
Kwas siarcz. 50° Bé	35091 „	259953 „
„ solny	—	2600 „
Glauberowska sól	—	2020 „

Ilość robotników:

	1913	*1926*
Huta Lazy	259	245
„ Liebehoffnung	433	prod. wstrz.
„ Hugo	456	441
Fabryka kwasu siarczanego i piece rusztowe	290	367
Fabryka kwasu solnego	—	41

Oprócz tego są jeszcze dwa piece wapienne, a mianowicie:

	1913	*1926*
1. Piec wapienny Nakło		
Produkcja	—	4154 te
Ilość robotników	—	49
2. Piec Wapienny Scharley	prod. wstrz.	
Produkcja		
Ilość robotników	—	

Dalsze przerabianie cynku na blache cynkową odbywa się w urządzonej według ostatnich wymogów techniki walcowni cynku. Walcownia ta znajduje się w hucie Antoniego i jest w stanie produkować około 900 ton blachy cynkowej miesięcznie.

W hucie Antoniego znajduje się również fabryka wyrobów szamotowych, która wytwarza z ogniotrwałej glinki:

cegłę o rozmiarach normalnych,
cegłę fasonową,
cegłę kwasoodporną,
i wreszcie zaprawy z gliny ogniotrwałej.

	1913	*1926*
Produkcja	5923	2696
Ilość robotników	70	66

Fabryka chemiczna w hucie Hugo około Tarnowskich Gór, która w 50% należy do „The Henckel von Donnersmark - Beuthen Estates Limited“, produkuje litopon, tlenek cynku, ług sodu, scholek baru, dwuchromian potasu i siarczan miedzi.

Zakłady przemysłowe w okręgu huty Antoniego są połączone z zakładami przemysłowemi okręgu Radzionkowskiego przy pomocy linji kolejowej. Prócz tego posiadają własną linję wąskotorową. Dla robotników i urzędników zakładów „The Henckel von Donnersmark-Beuthen“ zbudowano 1400 mieszkań. Dla zamiejscowych nieżonatych robotników istnieje sześć domów mieszkalnych, mogących pomieścić około 4000 robotników.

Każdy zakład przemysłowy oraz szyb posiada własne urządzenia kąpielowe.

Huta Antoniego posiada szkołę dla dzieci, szkołę kucharską oraz szkołę gospodarstwa domowego. Przez wydzierżawienie po niskiej cenie działek ziemi lub ogrodów umożliwia dyrekcja zakładów robotnikom i urzędnikom wypoczynek na powietrzu oraz przyczynia się do zwiększenia ich zarobków.

„The Henckel von Donnersmark-Beuthen — Estates, Limited“ posiada oprócz powyżej wymienionych kopalń i zakładów przemysłowych w swoich majątkach górnośląskich wielkie złoża rudy żelaznej, gliny, używanej do wyrobu cegły oraz piasku, nadającego się do celów przemysłowych.

Glina jest przerabiana w 5 wielkich cegielniach na cegłę klinkerową. Do „The Henckel Limited“ posiada pozatem znaczne majątki ziemskie, kopalnie węgla brunatnego, fabrykę farb błyszczących (mikowych) i piece wapienne w Karyntji (w Austrji): wielką kopalniąę rudy cynkowej i ołowianej we Włoszech, kopalnię gliny w Czechosłowacji, kopalnię węgla brunatnego w Jugosławji, kopalnie rudy cynkowej w Rumunji oraz takąż kopalnię w Norwegji.

Gdynia port polski.

Wywiad Ajencji Wschodniej z Przewodniczącym Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Dr. Smoleniem.

Rozbudowa portu w Gdyni weszła obecnie w stadjum, które pozwala na coraz intensywniejsze wykorzystanie go dla właściwych celów.

Z tego powodu pragnąc poinformować szerszy ogół o Gdyni, zwróciliśmy się do Przewodniczącego Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. D-ra Smolenia, z prośbą o udzielenie nam szczegółów, interesujących czytelników.

Zaznaczyć musimy, że Ekspozytura Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni powstała dzięki inicjatywie p. Dra Smolenia i dzięki zrozumieniu istotnych potrzeb Gdyni przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Grudziądzu z P. Prezesem Czarlińskim i P. Dyrektorem Krupskim na czele.

Przyjęty przez Dra Smolenia zadaję szereg pytań, na które udziela mi następujących wyjaśnień:

Rozwój Gdyni postępuje w takim tempie, że w ciągu najbliższych kilku lat będzie to duże miasto portowe. Energiczne poparcie rozbudowy Gdyni przez Rząd a zwłaszcza przez Ministra Przemysłu i Handlu inż. Kwiatkowskiego pozwala już dzisiaj na coraz intensywniejsze wykorzystanie portu przez poszczególne firmy handlowe. Dotychczas bowiem brak odpowiednich nabrzeży, a zwłaszcza urządzeń portowych, utrudniał sprowadzanie towarów przez port gdyński. Obecnie, gdy na ukończeniu jest budowa dużych magazynów państwowych, które z dniem 1 października r. b. zostaną oddane do użytku publicznego, siłą faktów ruch handlowy morski, idący dotychczas w znacznej mierze przez Gdańsk, przeniesie się z portu gdańskiego do portu w Gdyni.

W ślad za tem idą starania firm transportowych a równocześnie „Żeglugi Polskiej“ o zaprowadzenie bezpośrednich linji morskich między Londynem a Gdynią i Amsterdamem a Gdynią. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że ta skoordynowana akcja wyda już w najkrótszym czasie duże rezultaty i przyczyni się w wysokim stopniu do rozwoju Gdyni jako portu i miasta.

W związku z tem otrzymujemy zgłoszenia od rozmaitych firm z głębi kraju, które mają zamiar osiedlić się w Gdyni, jak również zapytania o warunki, w jakich mogłyby firmy te w Gdyni pracować.

Zaznaczyć muszę, że już obecnie istnieje w Gdyni szereg firm o poważnym zakresie działania, sięgających swoimi stosunkami handlowymi daleko poza granicę Rzeczypospolitej. Znajdują się w Gdyni firmy, które bezpośrednio sprowadzają tłuszcze z Ameryki, kawę i kakao z Holandji, jak również herbatę, ryż, korzenie i inne towary kolonjalne wprost z miejsc produkcji. Z zadowoleniem stwierdzić można, że firmy te coraz więcej rozwijają się, niezależnie od tego, że niektóre z nich już dzisiaj należą do największych firm importowo - handlowych w Polsce.

Obok nich bardzo intensywnie pracują i rozwijają się firmy eksportowe, wysyłające z kraju przeważnie węgiel, a w pewnej części także drzewo. Rozpoczęcie eksportu innych artykułów przez Gdynię, stoi w związku z wybudowaniem magazynów i innych urządzeń portowych.

Prawdopodobnie wiadomem jest P. Redaktorowi — mówi dalej Dr. Smolen — że na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca r. b. przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe, mające prawną siedzibę w Gdyni, mogą być zwolnione od podatku przemysłowego przez lat 15, o ile przyczyniają się do rozbudowy Gdyni. Również inne ulgi, zwłaszcza w zakresie opłat skarbowych, przewiduje powyższe rozporządzenie. Ma ono duże znaczenie dla handlu i przemysłu w Gdyni, ponieważ ułatwi w ten sposób kalkulację handlową i pozwoli firmom na silniejszą ekspansję w Gdyni, aniżeli w innych miejscowościach Polski.

O ile chodzi o rozbudowę miasta Gdyni, postępuje ona obecnie, pod rządami burmistrza Krausego, znacznie intensywniej, aniżeli dotychczas.

Tworzy się nowe ulice, przygotowuje się plany do inwestycji miejskich, reguluje się dotychczas źle zabudowane ulice, jednem słowem praca postępuje szybko naprzód i w łączności z ruchem budowlanym stwarza się podstawę pod duże miasto portowe. Aby dać obraz rozmiarów, na jakie zakreśloną jest rozbudowa Gdyni, wystarczy powiedzieć, że np. ulica Portowa będzie miała 26 m. szerokości.

Kończąc rozmowę z Dr. Smoleniem zapytuję go jeszcze, jak zapatruje się na sprawę ustosunkowania Gdyni do innych miejscowości w Polsce.

Uważam — odpowiada Dr. Smolen — że Gdyni nie wolno traktować według szablonu, dostosowanego do rozmaitych większych, czy mniejszych miejscowości w granicach Rzeczypospolitej. Specyficzne i z żadnem innem nie dające się porównać stanowisko Gdyni, jako jedynego portu polskiego, wymaga indywidualnego traktowania, zastosowanego do linji, po której iść musi polityka handlowa Rządu, zarówno ze względu na handel wewnętrzny w kraju, jak również ze względu na naszą ekspansję gospodarczą, dla której naturalnem ujściem jest i musi być po wszelkie czasy Gdynia, jako port polski!

Organizacja Dunlopa otacza kulę ziemską

Ogniska w łańcuchu światowej organizacji Dunlopa zacieśniły się jeszcze więcej w rezultacie prowizorycznej umowy, jaką obecnie oficjalnie potwierdzają z Londynu.

Zarząd towarzystwa angielskiego wszedł w prowizoryczną umowę z f. Dunlop, Rubber Company of Australasia, mocą której oba towarzystwa będą złączone spójnią interesów finansowych oraz jaknajbliższem zjednoczeniem technicznem i handlowem.

Skutkiem tej umowy angielskie towarzystwo przejmuje 500.000 akcji po 25 (—z prawem podjęcia dalszych 500.000 akcji w ciągu czteroletniego okresu czasu po 30) — sztuka. Sir Eric Geddes, prezes angielskiego towarzystwa, i Sir George Beharrell, dyrektor zarządzający, wejdą do Zarządu towarzystwa australazyjnego.

Z organizacji początkowej wyłoniły się obecnie oddzielne towarzystwa Dunlopa w Meksyku, na Kubie, w Urugwaju, Kanadzie, Indiach, Stanach Zjednoczonych, Południowej Afryce, Francji i w Niemczech.

Polskie Tow. Budowlane w Warszawie.

Jeżeli chodzi o inwenstycje, trzy główne zadania miało kolejnictwo polskie do wykonania po ukończeniu wojny światowej i złączeniu w jedną nierozerwalą całość rozdartych przez zaborców ziem polskich. Temi były:

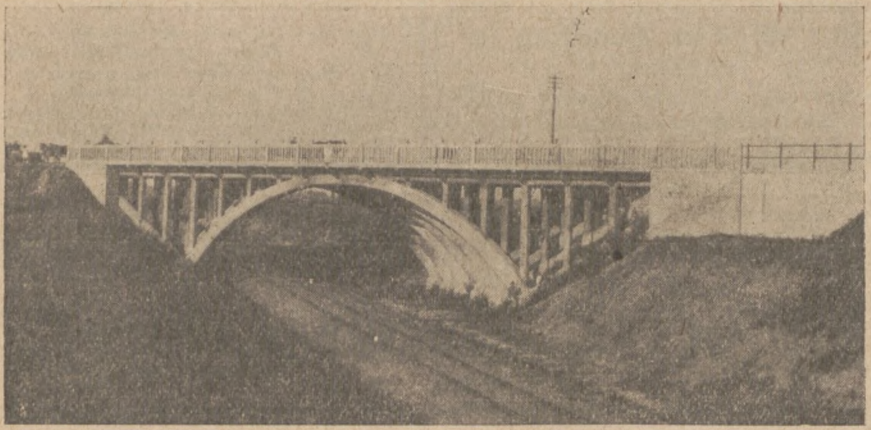
1) odbudowa zniszczonych działaniami wojennemi mostów, budynków stacyjnych i torów;

2) uzgodnienie potrzeb wynikłych przez odmienne ugrupowanie się stosunków gospodarczych w związku z przesunięciem granic politycznych, a to przez budowę nowych połączeń, powiększenie ilości torów i rozbudowę węzłów kolejowych a wreszcie.



Budowa linji Zgierz — Kutno. Przepust 5,33 metr. × 2 na rzece Bzurze pod Zgierzem.

3) budowa nowych linji, których potrzeba wynika z ciągłego ożywiania życia gospodarczego wewnątrz kraju oraz wymiany towarów handlu międzynarodowego, która więc wymaga ciągłego zagęszczania krajowej sieci kolejowej, jak wiadomo bardzo niekompletnej u nas w porównaniu do naszych zachodnich sąsiadów. Ministerstwo Komunikacji, jako gospodarz w dziedzinie kolejnictwa ogrom wysiłku włożyło w prace nad wykonaniem powyżej wymienionego zadania. Środkami, jakie mu stały do dyspozycji w zniszczonym długim zmaganiem się z wrogami kraju, gospodarzyło tak umiejętnie, że dziś przestajemy powoli odczuwać te braki jakie tak dotkliwie dawały się nam we znaki w pierwszych latach naszej niezależności politycznej, a kolejami naszemi możemy się poszczycić i przed zagranicą.



Budowa linji Zgierz — Kutno. Wiadukt żel.-bet. pod Łęczycą dla wąskotorowej kolejki i szosy na Krośniewice.

Roboty powyższe przeprowadzało przeważnie przez oddawanie wykonania w przedsiębiorstwach. I nie małą zasługę trzeba tu również przyznać i tym ostatnim. które z ciężkich zadań włożonych na nich wywiązywały się przeważnie bez zarzutu. Jedno z czołowych miejsc w rzędzie tych ostatnich zajmowało Polskie Towarzystwo Budowlane, stworzone w r. 1916.

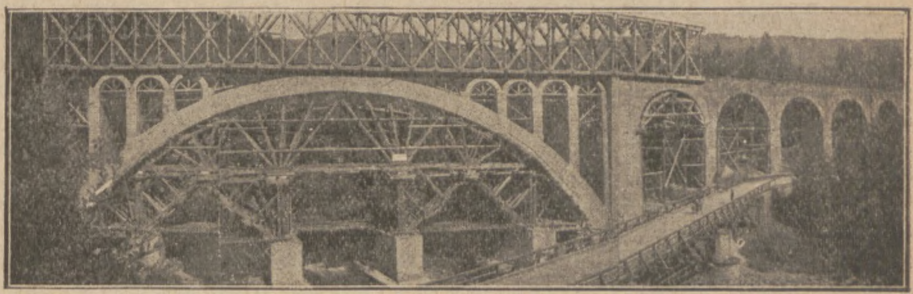
W latach 1920 — 25 buduje szereg nowych linji Zgierz — Kutno (57 klm.), Kutno — Koło (55 klm.), Zgierz — Widzew (13 klm.), związanych z wykonaniem programu rozbudowy t. zw. węzła Kutnowskiego i skrócenia linji nad polskie morze. Linja zaprojektowana wzorowo z szeregiem przepustów i mostów żelbetowych, projektowanych według najnowszych wymogów techniki. doczekała się wykonania ze wszech miar fachowego.

Górny Śląsk sztucznie gospodarczo uzależniony od Niemiec i związany dla możliwie silnego zespolenia całą siecią kolei ciążącą wgłąb Niemiec, otrzymał sieć nowych połączeń kolejowych: Warszowice — Pawłowice — Chybie, Chajduki — Kochłowice, Kalety — Podzamcze i t. d., dla umożliwienia mu połączenia z Macierzą, które też w znacznej części wykonane zostały przez Polskie Towarzystwo Budowlane.

Jednym z wielkich niedomagań w funkcjonowaniu wielkiego mechanizmu kolejowego jest węzeł warszawski, który w obecnym wyposażeniu nie może podołać ruchowi ogromnie silnemu. Z drugiej strony wymogi publiczności stają się coraz większe. To co do niedawna uważane było za luksus — dziś jest życiową potrzebą. Uciążliwe przenoszenie się z dworca na dworzec połączone ze znaczną stratą czasu, niedogodne połączenie, przestarzałe dworce kolejowe, są to rzeczy, które na zachodzie znalazły już swoje rozwiązanie. I tu te rzeczy świetnie rozwiązał projektem rozbudowy węzła warszawskiego prof. Wasiutyński, P. T. B. zaś brało żywy udział w urzeczywistnieniu tego projektu budując przedewszystkiem fundację i filary mostu przed Wisłą dla t. zw. linji średnicowej, stawiając szereg budynków etc.

Odbudowując jeden z piękniejszych w swoim czasie z pomiędzy dworców europejskich, dworzec lwowski, zniszczony i częściowo spalony podczas inwazji nieprzyjacielskiej, Polskie Tow. Budowlane, można powiedzieć, rozpoczęło dzieło intensywnie prowadzonej odbudowy w obrębie Dyr. Kolejowej lwowskiej.

Obecnie gdy traktatem handlowym z Czechosłowacją zobowiązała się Polska do odbudowania głównego połączenia między Polską a Czechosłowacją, linji ze Stanisławowa przez Jaremcze, Worochtę do Jasiny przez piękną dolinę Prutu — Polskie Towarzystwo Budowlane stanęło do konkurencji, której wynikiem kończąca się obecnie budowa wspaniałego kamiennego łuku przez Prut, w Jaremczu, łuku, który w chwili pierwszej jego budowy był wspaniałym arcydziełem z dziedziny budowy mostów, posiadając największą rozpiętość na świecie, a który runął w r. 1915 w czasie odwrotu wojsk rosyjskich z Małopolski wschodniej.



Ogólny widok budowy wiaduktu kolejowego w Jaremczu.

Ogrom pracy został włożony w to wiekopomne dzieło odbudowy, dużo jednak jeszcze do zrobienia, kiedy tyl ko w stanisławowskiej Dyrekcji kolejowej, jednej z najbardziej obfitujących w mosty jest jeszcze około 50% zburzonych objektów do odbudowania. Z dziedziny budowy nowych linji realizuje się obecnie projekt najkrótszego połączenia Warszawy z polskiem morzem przez rozpoczęcie budowy kolei Bydgoszcz — Gdynia.

Czeka zaś realizacji wielka magistrala węglowa: Zagłębie — Węglowe — Kiwerce — linja o długości około 500 klm., dla której całe studja kolejowe w ostatnich latach przeprowadziło Polskie Towarzystwo Budowlane.

Jest nadzieja obecnie, że z chwilą kiedy Polskie Koleje Państwowe zaczęły być dla Państwa poważnym źródłem dochodu, po wielu latach deficytowych i dzieło budowy nowych linji wydatnie się przyśpieszy, bo przecie linje kolejowe, to arterje żywego organizmu państwowego, po których krążą życiodajne soki, zasilające cały organizm, od których szybkości i intensywności krążenia zależy zdrowie tego organizmu.



Żelazo-betonowy wiadukt drogowy nad linją Zgierz—Kutno.

Fabryka karoserji „F. Bercholc" w Warszawie

Brak w Polsce fabryk samochodów, a z nim związanego przemysłu karoserji samochodowej odbijał i odbija się dotychczas na bilansie handlowym naszego państwa. Ogólne hasło samowystarczalności, potanienia środków lokomocji i dostosowania tychże do naszych dróg, wywołał nacisk na rozwinięcie w kraju przynajmniej przemysłu karoserji. Zrozumiałem jest, że do produkcji tej na naczelnem miejscu ze względów lokalnych pierwszeństwo posiadały znane, nietylko w kraju, lecz i szeroko zagranicą, nasze fabryki bryczek i powozów. W chwili więc potrzeby, do jednej z pierwszych tych fabryk, które rozpoczęły produkcję karoserji samochodowej należy fabryka *„F. Bercholc"* w Warszawie. Produkuje ona wszelkiego rodzaju karoserje na podwoziach różnych typów i marek, zaś na wyróżnienie zasługują jej autobusy osobowe, samochody ciężarowe i furgony reklamowe.

Po wypuszczeniu na rynek przeszło już pięćdziesięciu autobusów, w tem, kilku samochodów ciężarowych i kilkunastu furgonów reklamowych, fabryka „F. Belcholc" niemal prześcignęła w jakości wszystkie pozostałe fabryki tej branży w kraju. Do tej dobroci produkcji bezwzględnie przyczynić się musiała fachowość właściciela fabryki p. Franciszka Bercholca, pracującego w dziale fabrykacji karoserji, bryczek i powozów od czterdziestu blisko lat i energja jego syna p. Edwarda Bercholca.

Używane dotychczas samochody z karoserją Fabryki „F. Bercholc", stale obserwowane przez kierowników fabryki, dla celów ulepszania produkcji, doskonale się konserwują, mimo ogromu drogi już przebytej nie zawsze po dobrych naszych szosach, niewymagając szerszego remontu. Dodać należy, że wszystkie niemal wypuszczone przez fabrykę samochody kursują na drogach prowincjonalnych, utrzymując komunikację międzymiastową, tak latem, jak i zimą, a ich kierowcy nie mogą uskarżać się na braki w karoserji. Z zewnętrznego wyglądu karoserji Fabryki „F. Bercholc" prezentują się wyjątkowo dobrze, z linją b. estetyczną i gustowną, nie różniąc się zupełnie od wyrobów zagranicznych. Dodatnią stroną tej karoserji, jest jej dostosowanie do dróg jeszcze pod tym względem ubogiego kraju. Przemysł karoserji w Polsce, obserwując działalność Fabryki „F. Bercholc" w Warszawie, — mieszczącej się przy ul. Wspólnej 46 (róg Marszałkowskiej), tel 211-13. rokuje jaknajlepszą przyszłość. Stała zaś praca i gorączkowa produkcja opisywanej fabryki daje haroskopy należnego jej rozwoju.



Autobus osobowy, wykonany w warsztatach F-ki Karoserji „F. Bercholc".

„IWONICZ“

Z „cudów” przyrodolecznictwa w Polsce.

Nasz współpracownik redakcyjny, z okazji odwiedzania zdrojowisk przykarpackich, sporządził niniejszy wywiad z naczelnym dyrektorem i współwłaścicielem Zdrojowiska Iwonicz, p. hrabią Załuskim, który to wywiad jako ciekawe krystalizowanie naszych stosunków zdrojowiskowych, in extenso zamieszczamy.

Pragnąc należycie opisać nasze znaczniejsze miejsca zdrojowiskowe i klimatyczne, udałem się między innemi do znanego w

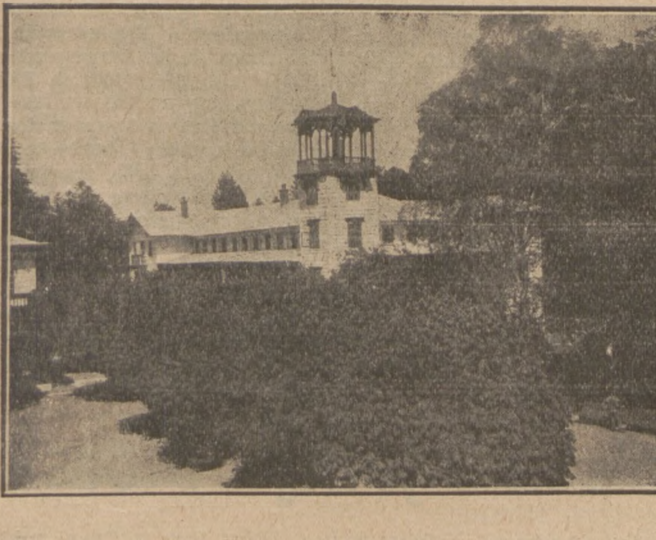


Hrabia J. Załuski, Dyr. nacz. i współwłaściciel „Iwonicza“, który wziął sobie za cel postawienie tego zdrojowiska na europejskim poziomie.

kraju zdrojowiska Iwonicz, gdzie dzięki życzliwej uprzejmości ze strony dyrektorów Zakładu panów: hrabiego Załuskiego i inż. Gieysztorga, pozyskałem od nich następujące cenne informacje.

— Jakie są własności wód iwonickich, a jakim jest charakter Iwonicza jako miejscowości klimatycznej i zdrojowiskowej — było moje pierwsze pytanie.

— Własności lecznicze Iwonicza polegają przedewszystkiem — jak orzekła ostatnio dokonana naukowa analiza — na radjoaktywności źródeł słono-jodo-bromowych. Nasze wody mineralne cechuje ten ważny atut leczniczy, że pić je można bezpośrednio ze źródła, bez domieszki, czem nie mogą się wykazać podobne inne wody mineralne ani krajowe ani też zagraniczne. Jeśli chodzi o skutki lecznicze, to dzieją się w Iwoniczu formalnie „cuda”. Nie są bowiem rzadkością, wypadki, iż przybyły ciężko chory sparaliżowany kuracjusz, który nawet o własnych siłach chodzić nie mógł — po 5 — 6-cio tygodniowej kuracji — nietylko że odzyskuje zdrowie na tyle, że może się swobodnie poruszać, ale nie rzadko widzi się, pod koniec kuracji, takiego pacjenta tańczącego na dancingu w domu zdrojowym.



Iwonicz: willa „Bazar“, gdzie mieści się Zarząd Zdrojowiska.

Zapytany p. hrabia Załuski w sprawach braków Iwonicza w dziedzinie komunikacji kolejowej i pocztowej, odrzekł co następuje:

Główną bolączką Iwonicza jako zdrojowiska jest traktowanie go po macoszemu ze *strony władz kolejowych i pocztowych.* Mimo licznej frekwencji jadących, nie możemy uzyskać *ani pociągów pośpiesznych, ani dogodnych połączeń kolejowych, a przedewszystkiem, wagonów bezpośredniej komunikacji z Poznania, Warszawy, Łodzi, Krakowa i innych ważniejszych centr* — o co niejednokrotnie u miarodajnych sfer zabiegałem.

Wogóle z niezrozumiałych powodów kolej te sprawy zbyt bagatelizuje, nie mając zrozumienia dla potrzeb zdrojowisk krajowych i pasażerów i niedoceniając własnego interesu.

Jeśli chodzi o stosunki pocztowe, to ta sprawa wymaga również koniecznej remedury. Urząd pocztowy nie ma ani odpowiedniego pomieszczenia, urzędnicy są źle płatni. Urzędowanie odbywa się od godziny 8 — 12 i 3 — 6, *to znaczy że w godzinach, kiedy jest największy ruch w zdrojowisku, Urząd Pocztowy jest zamknięty.*

Urząd Pocztowy w Iwoniczu jest przedsiębiorstwem dochodowem, przynosząc w sezonie *od 9 — 10.000 złotych czystego zysku miesięcznie.* Zatem władze pocztowe w zrozumieniu interesu Skarbu Państwa winne trzymać się *zasady, że nie publiczność jest dla poczty, tylko poczta dla publiczności. Okienka winne być otwarte bez przerwy, zwłaszcza w sezonie, a telefon i telegram musi być stale czynny.*

— Jakim jest stosunek do władz administracyjnych i czy te władze popierają rozwój zdrojowisk.

— Zdrojowisko podlega administracyjnie starostwu i to jest najniefortunniejsze, gdyż starostwa rzadko doceniają potrzeby zdrojowisk i nie idą im na rękę. Z uwagi na dobro i związany z tem przyszły rozwój zdrojowisk krajowych, byłoby pożądane, by *miejsca kuracyjne podlegały administracyjnie bezpośrednio województwom wzgl. Ministerstwu.*

— Słyszałem, że Zdrojowisko Iwonicz, dzięki energicznym staraniom i inicjatywie p. hrabiego, bierze wybitny udział w Targach Wschodnich we Lwowie, czy mógłbym się dowiedzieć bliższych szczegółów w tej sprawie:

— Owszem. Iwonicz jest jedynem zdrojowiskiem, które w Targach również i w roku bieżącym weźmie udział. Wystawiamy przedewszystkiem nasze wody mineralne, zwłaszcza wodę stołową *„Józefa“. Mamy własny kjosk w dziale spożywczym w centralnym pawilonie.*

Woda stołowa Józefa (mineralno-żelazista z kwasem węglowym) ze względu na swą naturalną wysoką wartość i taniość winna wyrugować rozpowszechnione u nas reklamowane, a mniej wartościowe wody zagraniczne. Mamy ponadto własne miejsca sprzedaży w Warszawie, Krakowie i Lwowie.

W zeszłym roku na Targach Wschodnich otrzymaliśmy *złoty medal,* co świadczy chlubnie o wysokiej wartości leczniczej naszej wody mineralnej.

Spotykamy się z pewnej strony z uwagami, że nasze wody mineralne krajowe kalkulują się zbyt drogo (cena od 30 — 50 gr. za butelkę). Należałoby wyjaśnić, iż zagraniczne wody, wcale nie lepsze, płaci się o wiele drożej tak np. we Włoszech kosztuje butelka wody mineralnej 8 lirów, co się równa prawie 4 złotym. Jeżeli przyjąć pod uwagę, że cena próżnej butelki wynosi około 23 groszy, to nasza kalkulacja musi uchodzić za bardzo niską. Procent zysku jest bardzo niewielki,



Iwonicz: willa „Krakowiak“.

a próby używania starych butelek dały w praktyce z uwagi na ewent. systematycznego zatruwania spożywcy — złe rezultaty i nie powinny być brane wogóle z tej racji w rachubę.

— Korzystając z uprzejmości p. hrabiego, ośmieliłem się zapytać jeszcze o bliższe szczegóły w sprawie budowy luksusowego hotelu „Excelsior“ w Iwoniczu, o którym już prasa pisała jako o wielkim i dokonanym dziele, a które notabene wprowadzi Iwonicz do rzędu zdrojowisk o europejskim znaczeniu.

—Pan hrabia Załuski uprzejmie wyjaśnił:

— Rzeczywiście przystąpiliśmy do budowy kosztem 3 miljonów złotych, jedynego w swoim rodzaju, a pierwszego bodajże na ziemiach polskich, hotelu zdrojowego, w którym elegancki kuracjusz znajdzie wszelkie wygody i komfort, spotykany do teraz wyłącznie tylko w badach zagranicznych. Hotel ten pod nazwą „Excelsior“ jest już w stadjum budowy i otwarcia jego spodziewamy się dokonać w dniu 15 czerwca 1928 roku. W budowanym Excelsiorze znajdą pomieszczenie łazienki mineralne i borowinowe, kawiarnia, dancing, teatr, czytelnie, kino, restauracja, poczta z telefonem i telegrafem, urządzenia radjowe i komfortowo urządzone mieszkania hotelowe. Przed hotelem i poza niem będą zaprowadzone parki angielskie, a niżej ogrody francuskie. Picie wód mineralnych będzie doprowadzone na miejsce, tak, że kuracjusz znajdzie w domu wszystkie wygody połączone z kuracją.

Hotel mieć będzie ogrzewanie centralne i windy. Położenie w najzdrowszem i najpiękniejszem miejscu zdrojowiska.

* *

Zaznaczyć należy, że p. hrabia Załuski, należy do tej nielicznej niestety u nas garstki arystokracji polskiej, która nie szczędzi grosza ani sił dla dobra kraju i rozwoju jego przemysłu. Miałem wrażenie, że nie rozmawiam z wysoko urodzoną osobistością, tylko pierwszorzędnym znawcą naszych potrzeb gospodarczych i przemysłowych. Pan hrabia Załuski pracuje usilnie i niezmordowanie w kierunku gospodarczym, zwłaszcza na polu rozwoju przemysłu zdrojowiskowego i nie szczędzi starań, trudów ani kosztów aby swój Iwonicz naprawdę zeuropeizować. Młody jest i silny. Wierzymy, że dopnie celu. Rząd i władze mają obowiązek dopomódz mu w tem zbożnem dziele, a społeczeństwo bezprzecznie oceni ten chwalebny a godny naśladownictwa wysiłek.

B. K.

Zdrojowisko „Iwonicz”.

IWONICZ, własność Józefa i Emmy hr. Załuskich, leży w Małopolsce wschodniej, w starostwie krośnieńskim, w dawniejszym obwodzie Sanockim, na północnym stoku Karpat, spuszczającym się zwolna w dolinę Wisłoki. Wzniesiony nad poziom morza 410 metrów, otoczony jest dokoła górami, pokrytemi wysokopiennym lasem szpilkowym.

KLIMAT, posiadający cechy klimatu podalpejskiego, odznacza się nadzwyczajną czystością i świeżością powietrza z powodu znacznej ilości ozonu.

Zakład Zdrojowo-Kąpielowy połączony jest ze stacją Iwonicz, odległą o 11 klm., drogą bitą (szosą), na której utrzymane jest stałe połączenie, przy pomocy automobili, autotaxis, autobusów i powozów.

W czasie sezonu letniego stacja Iwonicz posiada bezpośrednie połączenie kolejowe z Warszawą, Poznaniem, Krakowem i Lwowem.

KIERUNEK PODRÓŻY DO IWONICZA.

Z Warszawy przez Kraków, Tarnów, Stróże - Iwonicz.

Z Poznania przez Katowice, Kraków - Iwonicz.

Z Krakowa przez Tarnów, Stróże - Iwonicz.

Ze Lwowa przez Sambor, Chyrów, Zagórz - Iwonicz, lub Przemyśl, Chyrów - Iwonicz.

ŚRODKI LECZNICZE:

Woda czterech zdrojów iwonickich:

a) Z d r ó j K a r o l a: szczawa alkaliczna słono-jodowo-bromowa.

b) Z d r ó j A m e l j i: szczawa-alkaliczna słono-jodo-bromowa.

Powyższe dwa zdroje należą do najznakomitszych, jakie w tym dziale balneologja przedstawia. Sławę swoją od 2 wieków zawdzięczają głównie odpowiedniemu stosunkowi najgłówniejszych składników, które tego rodzaju wody cechują. Kwas węglowy wolny w znacznej ilości podnosi wielce znaczenie wód iwonickich.



Inż. Wł. Gieysztor, dyrektor techniczny Iwonicza, pod którego kierownictwem zdrojowisko świetnie się rozwija.

e) Zdrój Emma: szczawa alkaliczna słono-jodo-bromowa.

d) Zdrój Józefa: żelazisty.

Kąpiele mineralne całkowite i częściowe w trzech oddzielnych zabudowaniach (salonki, I, II i III klasa).

Kąpiele kwaso-węglowe (sztuczne).

Kąpiele borowinowe ogólne i częściowe.

Kąpiele i zabiegi hydropatyczne.

Kąpiele słoneczno-powietrzne (solarjum).

Sól i ług wywarzane z wody iwonickiej, służą do okładów i przestrzykiwań.

Muł wydobywany z dna zbiornika do okładów.

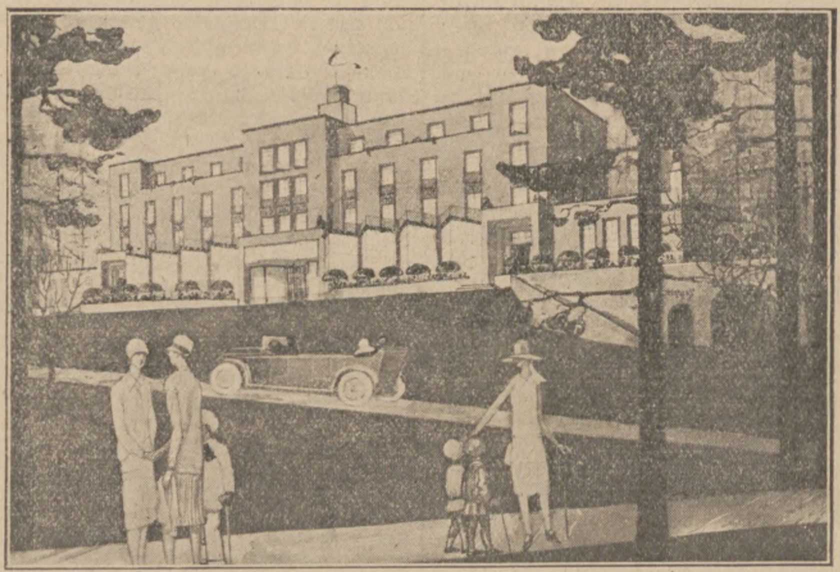
Lecznica ortopedyczna wraz z Zakładem terapji fizykalnej Dr. Józefa Aleksiewicza ze Lwowa. (Instytut Zanderowski, elektroterapja gabinet do heljoterapji z aparatem Roentgena firmy Renniger Gebert i Schall, lampą

2) Dwie restauracje, mleczarnia, cukiernia i restauracja izraelicka. Rzeźnia, piekarnia, sklepy artykułów spożywczych, galanteryjnych, pamiątkowych i t. p.
3) Kościół parafjalny we wsi i kaplica w Zakładzie, gdzie w czasie sezonów codziennie odprawiają się nabożeństwa.
4) Biuro pocztowe, telegraficzne i telefoniczne.
5) Automobile do wynajęcia.
6) Fryzjer, krawiec, praczki.
7) Zakład fotograficzny.

URZĄDZENIA

pod względem rozrywek i przyjemności.

1) Dwie orkiestry Zakładowe, jedna wojskowa, grająca dwa razy dziennie podczas picia wód na deptaku, druga Jana Różewicza z Warszawy, grająca codziennie na



Będący w stadjum budowy luksusowy hotel „*Excelsior*“ w Iwoniczu.

kwarcową i aparatem Finzena, sala operacyjna i laboratorjum chemiczno-mikroskopowe).

Wzorowo urządzona apteka zaopatrzona w przyrządy i środki lecznicze. Jedenastu ordynujących lekarzy:

CHOROBY

w których wody oraz pobyt w Iwoniczu są wskazane:

1) *Zołzy (scrophulosis);*

2) *Choroby kości;*

3) *Cierpienia narzędzi płciowych kobiecych;*

4) *Zadawnione wypociny* pozapalane, zwłaszcza gośćcowe i dawne (artretyzm i reumatyzm);

5) Przerosty gruczołu tarczykowego (wole), krokowego i sutek.

6) *Różne postacie kiły (syphilis)* i jej następstwa w celu leczenia dopełniczego z wyjątkiem pierwszego i drugiego okresu;

dancingach w restauracji zakładowej oraz na balach i reunionach.
2) Dwa korty tenisowe.
3) Sala teatralna i koncertowa.
4) Czytelnia gazet.
5) Klub Towarzyski.
6) Kręgielnia.
7) Rozległe spacery w parku 800 morgów wynoszącym, otaczającym dookoła cały Zakład.
8) Wycieczki piesze do niższej i wyższej Glorjety, do Bełkotki.
9) Wycieczki dalsze autami, powozami:

ZAMAWIANIE POKOJÓW I MIESZKAŃ.

Czas kuracji letnich jest podzielony na trzy sezony.

I od 1 maja do 19 czerwca włącznie.
II „ 20 czerwca do 20 sierpnia włącznie.



Iwonicz: Sympatyczny hotel pod nazwą „*Mały Orzeł*“, na prawo kaplica zakładowa.

7) *Obrzmienie wątroby i śledziony,* z powodu rozmaitych spraw chorobowych;

8) *Choroby systemu nerwowego;*

9) *Wszelkie choroby w przemianie materji* u dzieci i u starszych;

10) *Nieżyty dróg oddechowych i przewodu* pokarmowego wogóle;

11) *Leczenie odtłuszczające (Adopositas).*

URZĄDZENIA

dotyczące wygody kuracjuszów:

1) Zakład posiada 27 domów mieszkalnych o 543 pokojach (809 łóżek z materacami bez pościeli, 121 łóżek z pościelą), w tem 11 pięknych will, 3 hotele o 71 pokojach i 5 pensjonatów.
Domy i place są oświetlone elektrycznością.

III „ 21 sierpnia do 15 października włącznie.

Pokoje w pensjonatach, Zarząd pensjonatu, ZOFJÓWKA p. Kl. Studencka, HOTEL MUROWANY, p. Helena Górnicka, USTRONIE, p. Z. Teodorowiczowa, AKACJA, p. Zofja Wallachowa, należy zamawiać bezpośrednio.

Hotele są zarezerwowane dla przejezdnych i odwiedzających rodziny.

W sezonie II-gim z powodu wielkiego zwykle napływu gości należy pokoje zamawiać możliwie wcześnie. Wynajmujący mieszkania w willach, należących do Zakładu Zdrojowego, mogą albo prowadzić własne gospodarstwo domowe, albo korzystać z restauracji lub pensjonatów.

CENNIK

Całodzienne utrzymanie od zł. 4 do zł. 10—

	I. Sezon	II. Sezon	III. Sezon
Pokój zależnie od wielkości i urządzenia			
od	Zł. 1.—	Zł. 1.35	Zł. 1.—
do	„ 11.—	„ 14.—	„ 11.—
Opłata Zdrojowa			
pierwsza osoba w rodzinie	„ 21.—	„ 31.—	„ 21.—
każda osoba następna ponad lat 10	„ 17.—	„ 25.—	„ 17.—
Kąpiel słono jodo-bromowa			
salonka	„ 5.—	„ 5.75	„ 5.—
I. klasa duża	„ 4.—	„ 5.—	„ 4.—
I. „ mała (dziecinna)	„ 3.—	„ 3 50	„ 3.—
II. „ duża	„ 3.50	„ 4 —	„ 3.50
II. „ mała	„ 2 60	„ 3.—	„ 2.60
III. „ duża	„ 3.—	„ 3.50	„ 3.—
III. „ mała	„ 2.—	„ 2.50	„ 2.—
Kąpiel kwaso-węglowa			
salonka	„ 6.—	„ 7.35	„ 6.—
I. klasa	„ 5 —	„ 6.50	„ 5.—
II „	„ 4.50	„ 5.40	„ 4.50
Kąpiel borowinowa			
I. klasa duża	„ 9.—	„ 9.50	„ 9.—
I „ mała (dziecinna)	„ 6.—	„ 6.50	„ 6.—
II. „ duża	„ 8.—	„ 8.50	„ 8.—
II. „ mała	„ 5.—	„ 5.50	„ 5.—
Kąpiel hydropatyczna	„ 3.—	„ 3.—	„ 3.—
Kąpiel słoneczna	„ —.50	„ —.50	„ —.50
„ „ dziecinna	„ —.30	„ —.30	„ —.30
Skrzynia wody mineralnej iwonickiej (40 butelek)			Zł. 30.—
„ „ „ „ (20 butelek)			„ 15.—
Słoik soli iwonickiej (1/2 kg.)			„ 2.50
Iwonka (mieszanina borowiny, mułu i soli iwonickiej) kostka			„ 2.50
Woba Józefa (mineralno-żelazista z kwasem węglowym) stołowa			„ —.35

INFORMACJE: DYREKCJA ZAKŁADU.
DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY, INŻ. WŁ. GIEYSZTOR.

Fabrykacja win w Polsce.

Przed wojną światową Polska będąc w rękach trzech zaborców korzystała całkowicie z winą sprowadzanego z Kaukazu, Krymu, Węgier, Francji i Niemiec, gdyż winogrono z powodu zbyt chłodnego klimatu dobrze u nas nie dojrzewa.

Od roku 1920 wyrób wina z jagód i owoców których ma Polska bardzo dużo zaczął się rozwijać coraz to na większą skalę i obecnie więc pozostaje jeszcze 40% nb le i obecnie jak dowodzi statystyka 60% wypitego wina przypada na wino krajowe, więc pozostaje jeszcze 40% wina zagranicznego, które spożywa się amatorami win zagranicznych, którzy pijąc te wina nie zastanawiają się nad tem, że te wina w 99 wypadkach oie jest to czysty sok winogronowy, a napewno z domieszką wina owocowego, które upiększone jest etykietę głośnc nazw: „Sauternes“, „Madeira“, „Portwejn“ i t. d. I u nas niestety niektóre firmy zaczęły przerabiać Jabłeczniki i Porzeczniaki na „Sauternes“, „Malagi“, „Madeiry, Tokay i Maślaczy lesz to są wina bardzo mało podobne do prawdziwych gronowych win, i w ten sposób zamiast tego żeby konsumentów przyzwyczaić do naturalnych win i jagód i owoców, dawało się im wina podsmaczane na wzór zagranicznych i wprowadzało się nieraz w błąd, dając w dodatku na flaszkę z winem etykietę francuską, angielską, lub włoską. Zaledwie tylko kilka wytwórni krajowych posługuje się etykietami polskiemi między innemi „Zakrzemiec“ w Międzyrzeczu — Podlaskiem, i M. Makowski w Kruszwicy, który nie zamydla oczu konsumentów i nazywają wina swoim imieniem.

Gdyby wytwórnie win u nas były prowadzone przez fachowców, którzy ukończyli specjalne zakłady naukowe, to napewno nasze krajowe wina miały by większy popyt nie tylko w kraju, ale i zagranicą. Niestety u nas każdy kto coś niecoś przeczytał o sposobie wyrobu win już się czuje winiarzem i ma się rozumieć robi błąd za błędem.

Do Polski trafiło z Rosji, zaledwie kilku winiarzy — enologów, którzy ukończyli Wyższe kursa Winiarskie na Krymie i mających za sobą z górą 20-tu letnią praktykę i te winiarnie, którymi oni kierują wyrabiają bez porównania lepsze wina niż te, co prowadzą domorośli winiarze, nie bawią się oni w wyroby „Sauternów“, Maślaczów i innych z głośnymi nazwami win, ale starają się z połączeniem różnych gatunków soków owocowych, wyrobić wino, któreby przypadło do smaku konsumentowi.

Ale nie dość być tylko winiarzem, trzeba być też i kupcem, trzeba umieć też zachęcić konsumenta do kupienia tego wina, więc musimy dać nie tylko dobry towar, ale też po nizkiej cenie, by konsument przyszedł do przekonania, że w Polsce mamy swoje wino lepsze od zagranicznego i tańsze.

Rząd Polski powinien wniknąć, że ten młody przemysł nasz jest zanadto obciążony podatkami.

Gdyby każda wytwórnia win wypuszczała na rynek swoje wina pod własną firmą we flaszkach to wytworzyłaby się poniekąd konkurencja i wina trochę by potaniały.

Tak to było dotychczas w wytwórni win „Zakrzeniec“ w Międzyrzeczu Polaskim, chociaż firma ta już istnieje od roku 1922, lecz nikt o niej nie wiedział. Dopiero od paru miesięcy, gdy na kierownika winiarni został powołany stary winiarz-enolog i jednocześnie człowiek z żyłką kupiecką, którego pierwszym krokiem było zaprzestanie sprzedaży soków hurtownikom i rozpoczęcie sprzedaży butelkowej, odrazu sprzedaż poszła intensywnie gdyż nie tylko towar okazał się wyborowym, lecz i wykonanie zamówień jest szybkie, jak i warunki sprzedaży są dogodne dla konsumentów. Można więc spodziewać się, że po bliższym zapoznaniu się odbiorców i konsumentów winami tej firmy, będzie ona konkurować z firmami już znanymi w kraju.

Polska Ajencja Morska

Przedsiębiorstwo Okrętowo-Maklerskie powstało z początkiem ubiegłego roku. W skład tego przedsiębiorstwa weszły najpoważniejsze firmy i jednostki w naszym handlu zagranicznym. jak: Kons. Grabski, Dr. Hilchen, inż. St. Wirpsza, Dr. Kierski, dr. Kręcki, Bałtycki Bank Komisowy, Elibor, Kooprolna, Roman May w Poznaniu, mimo krótkiej swej egzystencji oraz silnej konkurencji niemieckich firm gdańskich PAM zdołała pomyślnie zafrachtować statki przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska“ i szereg innych.

Razem od 1.I.1927 r. zafrachtowano 59 statków o łącznym tonażu 240.000 ton — węglem, drzewem, i t. p.

Prócz tego w Gdyni zaklarowano (zastępstwo Armatora w porcie) od 1.VI. 1926 r. do 1.VIII. 1927 r. 260 statków o tonażu ca 400.000 ton.

Polska Agencja Morska w najbliższych dniach otwiera filję w Gdańsku, a w Gdyni jest już na wykończeniu własny gmach biurowy: utrzymuje stałe połączenie z linjami: Gdańsk, Szczecin, Hamburg, Antwerpja, Skandynawja.

PAM specjalizuje się przeważnie w eksporcie masowym węgla, drzewa, cukru i t. p. załatwia wszelkie funkcje, wchodzące w zakres działalności firm maklerskich.

Wystawa Przemysłu Hotelowego,
Restauracyjnego i Cukierniczego w Poznaniu
od 24.IX do 9.X 1927 r.

Rola hotelu, restauracji, cukierni w Polsce.

wywiad z p. dyr. M. Krzyżankiewiczem.

P. M. Krzyżankiewicz, Dyrektor Międzynarodowych Targów w Poznaniu, Sekretarz Generalny Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu w r. 1929 i Dyrektor Wystawy przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego w Poznaniu, w rozmowie z red. Ajencji Wschodniej w ten sposób określił znaczenie, jakie ma do spełnienia Wystawa Przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego w Poznaniu:

— Wystawa Przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego wzbudza wielkie zainetresowanię nietylko w sferach fachowych, lecz również w szerokich masach publiczności. Rozwój tego przemysłu interesuje najwięcej tę część społeczeństwa, która zmuszoną jest do częstych podróży i których domem wobec tego przez pewną część roku jest hotel, restauracja i kawiarnia. Nie zdajemy sobie dostatecznie sprawy, jak atmosfera hotelu czy restauracji wpływa na ogólną psychikę i jak pod jej wpływem wyrabia się sąd o kraju, wzgl. danym mieście.

O ile poczucie komfortu i wygód pozwala znieść szereg innych niedogodności, które w kraju, niestety, widzimy, o tyle podróżnik, spotykający się z dyletantyzmem w dziedzinie wygór osobistych, do których jest u siebie przyzwyczajony, odnosi się znacznie sceptyczniej do wszelkich innych zjawisk. Zrozumiałą rzeczą jest, iż *niema bodajże donioślejszego czynnika propagandy, szczególnie, gdy chodzi o podróżnych, przybywających z zagranicy, jak dobrze wyposażone hotele, kulturalnie wyszkolona służba i higienicznie i smacznie przygotowane jedzenie.*

Starając się o rozwój turystyki w Polsce, nie możemy pominąć tego czynnika. Turystyce oddają się przeważnie ludzie zamożni, którzy znajdują w innych krajach komfort, w tym kierunku prześcigają się poszczególne kraje, miasta i hotele. Gdy po przyjeździe do Polski płacą obcokrajowcy ceny pobierane jedynie w najlepszych hotelach i restauracjach zagranicznych, a otrzymują za tę cenę świadczenia, które nie stoją w żadnym stosunku do hotelarstwa zagranicznego, wypływa z tego zrozumiała irytacja i co za tem idzie, zniechęcenie do dalszego zwiedzania Polski. Takie jednostki są później rozsadnikiem niesprzyjających Polsce wiadomości i są czynnikiem ujemnej dla Polski propagandy.

Polska obecnie niedocenia powyższych motywów i z małemi wyjątkami traktuje po macoszemu wszelki odruch społeczeństwa przeciwko obecnemu poziomowi naszych hoteli i zakładów gastronomicznych.

Hotelarstwo polskie specjalnie uskarża się na wysokie opłaty miejskie, pobierane od gości, ci zaś uważają to za pewien rodzaj wyzysku. Zagranica zrozumiała to i obniżyła w znacznej mierze lub skasowała zupełnie podatki miejskie, pobierane od pokojów.

Sfery rządowe i miejskie nied oceniają znaczenia hotelu, restauracji i kawiarni, i t. p., jako czynnika reprezentacyjnego i nie otaczają, jak dotychczas, należytą opieką tych instytucyj. Sami zaś właściciele tych zakładów winni dawać baczny nadzór nad personelem, aby nie przeoczyli przy obsługiwaniu gości żadnej okazji, któraby dała tym gościom dowód nietylko dobrej organizacji lokalu, lecz pozwoliła również na zapamiętanie, wygody, czystości i uprzejmości zakładu. Przykład Finlandji dowodzi, iż w kraju o małej ludności i doniedawna ograniczonej produkcji możliwem jest postawienie hotelarstwa na niezwykle wysokim poziomie, w którym czystość i uprzejmość w obsłudze stoi bodaj na najwyższym poziomie.

Argument, że w hotelarstwie amerykańskiem i szwajcarskiem inwestowano bajońskie sumy, o tyle nie wytrzymuje krytyki, że są to hotele, przeznaczone dla sfer najbogatszych, w Polsce zaś, przy pewnej prymitywności, mimo to stworzyć można szereg wygodnych hoteli i zakładów gastronomicznych.



P. M. KRZYŻANKIEWICZ,
Dyrektor Międzynarodowych Targów w Poznaniu, Sekretarz Generalny Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu w r. 1929 i Dyrektor Wystawy Przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego w Poznaniu.

Pozatem zagranica specjalnie szkoli personel hotelowy i pomocników gastronomicznych, mając w tym celu fachowe szkoły i kursy, których dotychczas w Polsce brak zupełnie. Poznań jako pierwszy przygotowuje w Miejskiej Szkole Handlowej odpowiednie kursy.

Tak jak Wystawa Ogrodnicza w roku 1926 dała impuls do wzmożonych i celowych prac w ogrodnictwie, tak też Wystawa Przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego winna się przyczynić do rozwoju tych zakładów, dla których została powołaną do życia.

Mamy cały szereg zakładów, które wszelkiemi siła starają się stanąć na wysokości swego zadania, są zatem pionierami w rozwoju naszych zakładów hotelowych i gastronomicznych. To też zobrazowanie działalności tych zakładów przez udział w Wystawie, conajmniej za pomocą wykresów, fotografji, urządzeń, powinno zainteresować tak koła zawodowe, jak i szeroką masę publiczności i stanowić ważny czynnik propagandy dla tych zakładów. Ten czynnik propagandowy zrozumiała Szwajcarja, ten par excellence kraj turystyki i postanowiła wziąć udział w Wystawie Przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego, nadsyłając szereg niezwykle interesujących fotografji z urządzeń hotelowych i gastronomicznych.

Miejmy nadzieję, że pobudzi to tych ospałych w Polsce, którzy dotychczas nie zainteresowali się powyższą Wystawą.

Znaczenie wystawy w Poznaniu,

Hotel, restauracja i cukiernia należą do rzędu tych przedsiębiorstw reprezentacyjnych, z których wnioskuje się o stopniu kultury miejscowego społeczeństwa.

Niechlujnie utrzymany hotel, restauracja i cukiernia wydają złe świadectwo miejscowej ludności, pozwalającej istnieć podobnym zakładom.

Niepodobna wymagać od hoteli w mieście lub miasteczku prowincjonalnem, aby imponował ilością numerów, wykwintnem umeblowania i urządzeń w poszczególnych pokojach, liczebno'ścią służby.

Nie można od drugorzędnej restauracji lub cukierni żądać, aby budziła podziw elegancją wnętrza, zastawy i nakryć. Istnieje jednak pewna skala wymagań, które winien zaspakajać najmniejszy hotel, najskromniejsza restauracja lub cukiernia.

Niestety. W Polsce pod tym względem wiele jeszcze pozostaje do życzenia. Nietylko w miastach prowincjonalnych, ale w centrach dzielnicowych, a nawet w sercu kraju, w Warszawie, jakżeż mało posiadamy hoteli, godnych tej nazwy i jak wiele restauracji oraz cukierni, które na to miano nie zasługują.

Wyjątek stanowią dzielnice zachodnie: Poznańskie, Pomorze i Górny Śląskł Jeśli często się mówi i pisze o wyższości kulturalnej tych dzielnic, to tę dobrą opinję zawdzięczają one — natralnie, nie wyłącznie, ale w poważnej mierze istniejącym tam hotelom, restauracjom i cukierniom.

Tam w każdem najmniejszem miasteczku hotel, restauracja i cukiernia wyróżnia się dodatnio czystością, dbałością o wygląd wewnętrzny i o zaspokojenie pewnej skali wymagań nowoczesnych, jakie powinno się stawiać podobnym zakładom.

Nic więc dziwnego, że tam właśnie powstaje pierwsza w Polsce Wystawa Przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego. Odbędzie się ona w Poznaniu i trwać będzie od dnia 24-go września do dnia 9-go października r. b. Organizuje ją Miejski Urząd Targu Poznańskiego, który rozporządza pięknym terenem wystawowym i szeregiem wielkich pawilonów.

Zakres Wystawy jest nader szeroki. Ma ona obejmować nietylko przemysł hotelowy, restauracyjny i cukierniczy, lecz i wszystkie gałęzie przemysłu, których odbiorcą jest hotel, restauracja i cukiernia... W związku z Wystawą zorganizowane zostaną liczne konkursy i pokazy w zakresie sztuki kulinarnej oraz wyszkolenia zawodowego służby pomocniczej. Zapowiedź tej wystawy wyowała zrozumiałe zainteresowanie związków zawodowych hotelarskic hi restauracyjnych w całej Polsce, które uchwaliły jak najgorętsze poparcie i jak najszeszy udział. Ze swej strony zarząd wystawy podjął wszelkie starania, aby umożliwić przemysłom, którym ma służyć wystawa, wystąpienie i w tym celu zapewnił sobie współpracę gazowni miejskiej w Poznaniu, która na terenie wystawowym instaluje olbrzymie kuchnie gazowe najnowszej konstrukcji, zaopatrzone w udoskonalone urządzenia i aparaty.

Podczas wystawy odbędzie się powszechny zjazd restauratorów i hotelarzy z całej Polski, którzy będą mogli tutaj zapoznać się z najnowszemi zdobyczami techniki w dziedzinie hotelarstwa i restauratorstwa.

Przybędą również na wystawę w Poznaniu wycieczki restauratorów i hotelarzy z zagranicy, organizowane przez pokrewne stowarzyszenia w Czechach, w Szwajcarji i we Francji.

Już obecnie, choć otwarcie Wystawy nastąpi dopiero dnia 24-go września, udział swój zgłosił szereg pierwszorzędnych restauracyj warszawskich, poznańskich i krakowskich.

Przemysł hotelarski, który tak dotkliwie odczuł na sobie skutki doby powojennej i dziś z trudem dźwiga się z upadku, uczestniczy w Wystawie, reprezentowanej przez kilka pierwszorzędnych hoteli, które wystawią całkowicie urządzone pokoje oraz odpowiednie tablice statystyczne.

Pomimo, że na jesieni odbędzie się jednocześnie kilka wystaw, Wystawa w Poznaniu napewno wysunie się na czoło, gryż wokół przemysłu hotelowego, restauracyjnego i cukierniczego grupuje się cały szereg przemysłów pokrewnych, których wyłącznym odbiorcą jest hotel, restauracja i cukiernia.

KONKURSY KUCHMISTRZÓW NA WYSTAWIE W POZNANIU.

Na organizowanej przez Miejski Urząd Targu Poznańskiego Wystawie Przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego, której otwarcie nastąpi dnia 24-go września r. b., odbędzie się szereg konkursów kucharskich.

Program tych zawodów kulinarnych, opracowany nader szczegółowo, przewiduje poza konkursami na poszczególne potrawy i przekąski wielki konkurs na przygotowanie pełnego wykwintnego śniadania, obiadu i kolacji.

Pragnąc uprzystępnić wzięcie udziału w konkursach nietylko wielkim przedsiębiorstwom hotelowym i restauracyjnym, lecz również mniejszym zakładom oraz poszczególnym kuchmistrzom, Zarząd Wystawy przyznaje zgłaszającym się uczestnikom daleko idące ulgi i pomoc.

Olbrzymie kuchnie gazowe, najnowszej konstrukcji, zainstalowane na terenie wystawy przez Gazownię Poznańską, umożliwią kuchmistrzom wykonanie prac konkursowych, stwierdzających, że posiadamy w tym zawodzie tęgich specjalistów, nie ustępujących w niczem swoim kolegom zagranicznym.

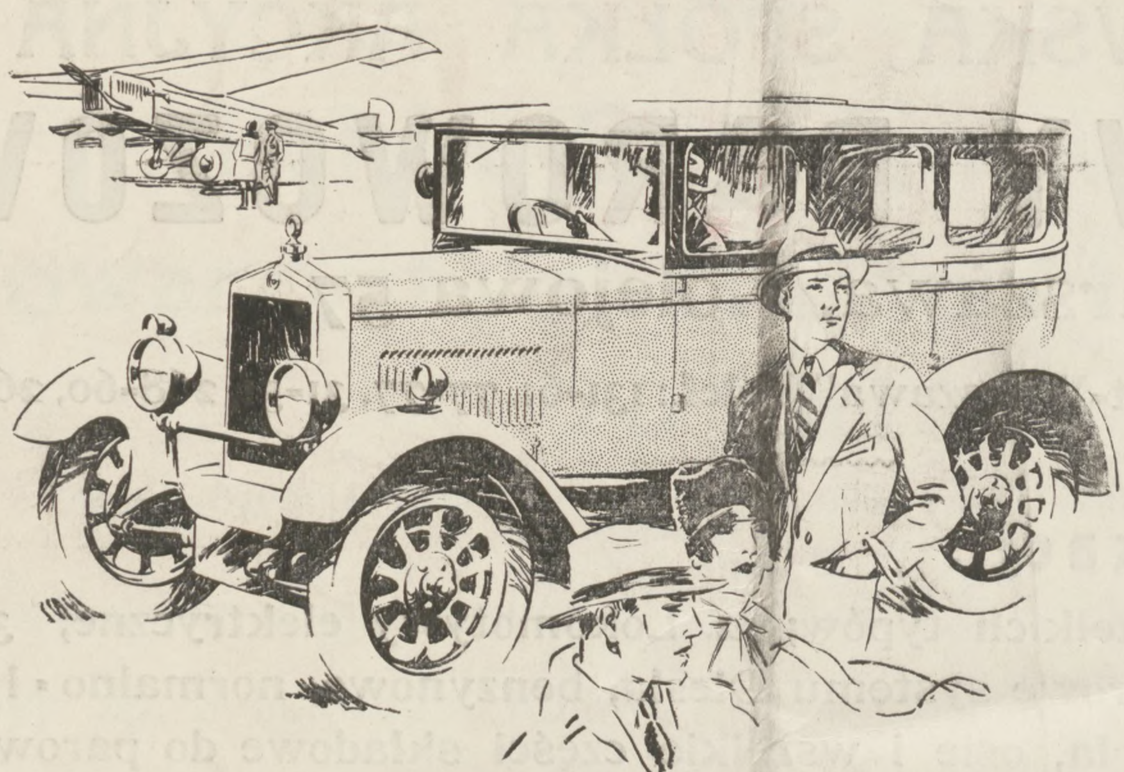
Niezależnie od konkursów dla kuchmistrzów odbędą się konkursy dla kelnerów, organizowane przez Związek zawodowy pracowników gastronomicznych, na nakrycie i udekorowanie stołu nśiadaniowego, obiadowego i kolacyjnego.

Wystawa w Poznaniu będzie nietylko ciekawym pokazem wyników działalności w Polsce tak wybitnie reprezentacyjnych przemysłów, jakimi są przemysł hotelarski, restauracyjny i cukierniczy, będzie ona również miała poważne znaczenie dydaktyczne, zaznajamiając liczne rzesze naszych hotelarzy, restauratorów i cukierników z temi wymaganiami, jakim odpowiadać powinien prawdziwy w pojęciu europejskiem tego wyrazu hotel, nowoczesna restauracja i cukiernia.

Wielu ona pouczy, wielu zachęci do podniesienia poziomu własnego przedsiębiorstwa i wielu wskaże drogę, jaką dążyć trzeba, aby osiągnąć rozwój prowadzonego zakładu i utrwalić powodzenie.

ZAINTERESOWANIE WYSTAWĄ WZRASTA.

Wystawa Przemysłu Hotelowego, Restauracyjnego i Cukierniczego w Poznaniu, organizowana przez Miejski Urząd Targu Poznańskiego, zapowiada się bardzo ciekawie, gdyż będzie ona pierwszą w Odrodzonej Polsce, poświęconą specjalnie tym przemysłowm.



światowej

sławy

angielskie

Samochody

osobowe

ciężarowe

sikawki pożarne

MOTOR-TRADERS

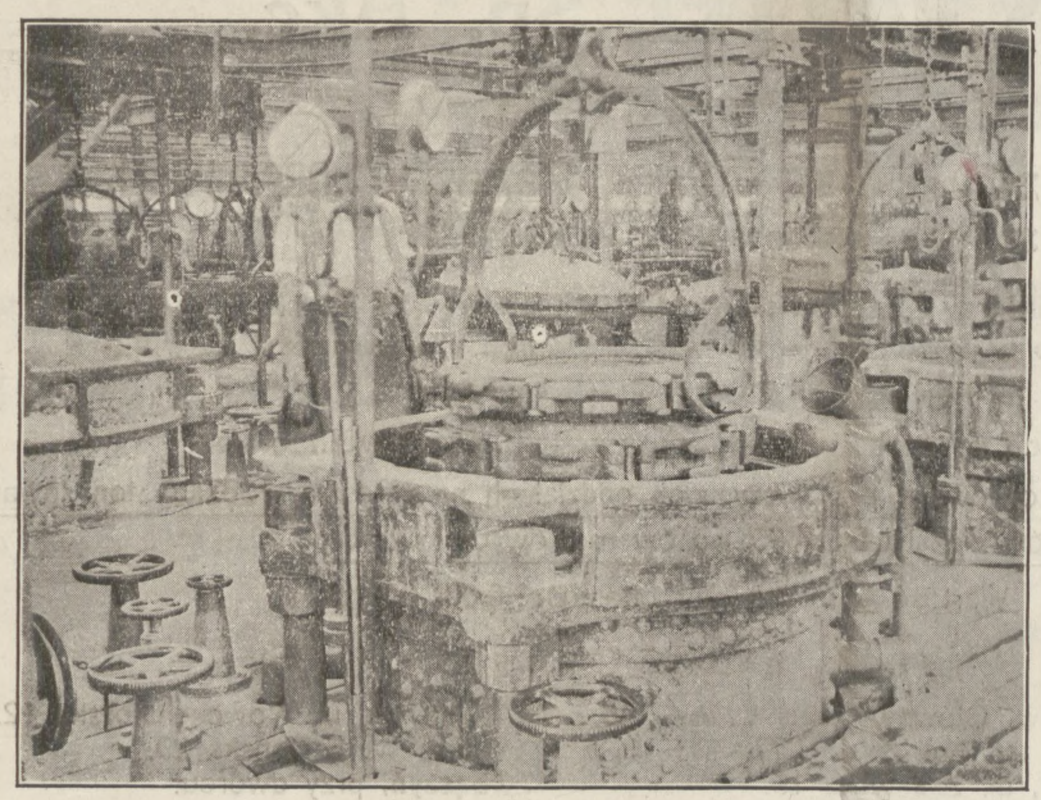
Tow. Handlu Samochodami

WARSZAWA,

plac Żelaznej Bramy 2.

MORRIS

Prosimy o łaskawe zwiedzenie naszego stoiska na Targach Wschodnich.



Jedna z hal fabrycznych w firmie „Dunlop".

Blisko półwiekowe doświadczenie oraz pierwszorzędny gatunek materjałów złożyły się na to że dziś jest

OPONA

DUNLOP

najpopularniejsza i uznana za najlepszą w całym świecie.

Zakł. Graf. Prac. Druk. Warszawa, Nowy Świat 54. Tel. 242-40. 15-56.

Dyrektor Ajencji Adam Szczepanik.

Warszawa, 10 września 1927 r. № 105. DODATEK DRUGI.

POWSZECHNA WYSTAWA KRAJOWA A RZĄD

Oświadczenie Ministra Przemysłu i Handlu p. inż. Kwiatkowskiego

Minister Przemysłu i Handlu, p. inż. Kwiatkowski, zapytany przez redaktora Ajencji Wschodniej o stosunek Rządu, a w szczególności Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Pierwszej Powszechnej Wystawy Krajowej, organizowanej w Poznaniu w roku 1929, i o znaczenie, jakie może mieć ta Wystawa, oświadczył, co następuje:

Ministerstwo Przemysłu i Handlu powzięło już decyzję, iż pierwsza Powszechna Wystawa Krajowa odbędzie się w Poznaniu w r. 1929. Za takiem ujęciem sprawy przemawiało wiele względów. Przedewszystkiem jednak zadecydowały tu względy praktyczności. Poznań posiada bowiem gotowe, na wielką skalę rozbudowane urządzenia wystawowe, posiada praktykę i niezawodne doświadczenia organizacyjne oraz dogodną komunikację. W stosunkach polskich należało ponadto ocenić dwa, szczególne względy. W sprawie wystawy krajowej Poznań przejawił samodzielną inicjatywę, wzmocnioną stwierdzeniem, iż niezależnie od większej czy mniejszej pomocy i poparcia ze strony Skarbu czy też czynników półurzędowych, Poznań własnemi środkami wystawę tę doprowadzi do skutku. Takie stawianie sprawy nie należy jeszcze w Polsce do codziennych.



P. inż. E. KWIATKOWSKI, Minister Przemysłu i Handlu.

Powtóre Poznań leży w ośrodku rolniczym o b. wysokiej kulturze rolno-przemysłowej. Ta ścisła współpraca i sharmonizowanie obu czynników jest trwałą podstawą naturalnego programu gospodarczego Państwa. Nigdzie może tak wyraźnie i silnie nie wydobędzie się tej linji — jak właśnie w ośrodku tej współpracy w Poznaniu.

To też M i n i s t e r s t w o P r z e m y s ł u i H a n d l u u d z i e l i — w g r a n i c a c h s w y c h m o ż l i w o ś c i i k o m p e t e n c y j — n a j w y d a t n i e j s z e g o p o p a r c i a i n i c j a t y w i e p o z n a ń s k i e j.

Niewątpliwie zaś i wszelkie inne władze czy instytucje państwowe i samorządowe ustosunkują się w podobny sposób do Pierwszej Powszechnej Wystawy Krajowej. Posiada ona bowiem ogromne znaczenie gospodarcze i społeczne. Będzie to żywe, widome, niezaprzeczalne zobrazowanie 10 - ciolecia Polski przy pracy, pracy twórczej w okresie pierwszych lat niepodległości politycznej i samodzielności gospodarczej, będzie to wymowne świadectwo dzieła odbudowy Polski ze strasznego zniszczenia wojennego, odbudowy własnemi siłami i własną pracą oraz dokonanego w dziedzinie gospodarczej postępu. Obraz ten — najniewątpliwiej, wybitnie się przyczyni do ugruntowania w społeczeństwie polskiem wiary we własne siły i realne wyniki własnej pracy.

Konferencja międzyministerjalna w Poznaniu w sprawie Wystawy

Organizacja Powszechnej Wystawy Krajowej postąpiła o krok naprzód. Drugi już krok w ciągu zaledwie dni kilku. Pierwszym była znana uchwała Rady Ministrów z ubiegłego poniedziałku, oficjalnie zatwierdzająca urządzenie Wystawy w Poznaniu w r. 1929 i tem samem podkreślająca pewne obowiązki ze strony Rządu względem niej zaciągnięte; drugim — ważne obrady, toczące się przez cały dzień sobotni w gmachu Dyrekcji P. W. K. z delegatami poszczególnych Ministerstw, umyślnie do Poznania przybyłymi. Skoro bowiem faktem stało się, że Rząd swoją powagą sankcjonuje zamierzone dzieło, nie mogło być wątpliwości, że otoczyć je zechce swą opieką, stąd potrzeba jak najżywszej wymiany myśli, jak najintensywniejszej, dobrą wolą natchnionej współpracy.

Sobotnie konferencje, o których mówić mamy, cechowało właśnie to zrozumienie, ożywienie i dobra wola. Przybyli do Poznania delegaci nie tylko starali się wniknąć w intencje Dyrekcji, nie tylko ocenili jej dotychczasową pracę i trafnie pojęli wielkość i trudność zamierzonego dzieła, ale także poruszyli niejedną myśl świeżą, rzucili niejeden promień światła na szereg zagadnień wystawowych i niezawodnie z racji zajętego stanowiska nawiązali żywy kontakt między Rządem, opiekunem imprezy, a Dyrekcją, Zarządem, Radą Główną, jako jej wykonawcami.

Z drugiej strony dostojne zebranie było niejako dla Dyrekcji punktem wyjścia do obliczenia dotychczasowych dokonań, do podzielenia się w pewnej mierze odpowiedzialnością, do wspólnego roztrząśnięcia kwestyj spornych, co wszystko razem stanowić musi o znacznym postępie prac przygotowawczych.

Zarówno z przemówienia wstępnego p. Naczelnego Dyrektora b. Woj. Wachowiaka, jak z referatu p. radcy Robińskiego, wynikały jasno motywy, kierujące pracami organów wykonawczych oraz dyrektywy dla dalszej działalności pod auspicjami Rządu, podczas gdy pp. inż. Müller, dr. Jerzy Warchałowski i p. T. Marweg, informując Delegatów Ministerjalnych o postępach robót przygotowawczych, wprowadzili ich niejako w samo życie przyszłej Wystawy, dostarczając materjału do dalszej działalności.

Konkretny projekt stworzenie międzyministerjalnego Komitetu dla spraw wystawowych, obok świeżo powstałej w Warszawie ekspozytury Dyrekcji P. W. K., oto dalszy pozytywny rezultat obrad sobotnich.

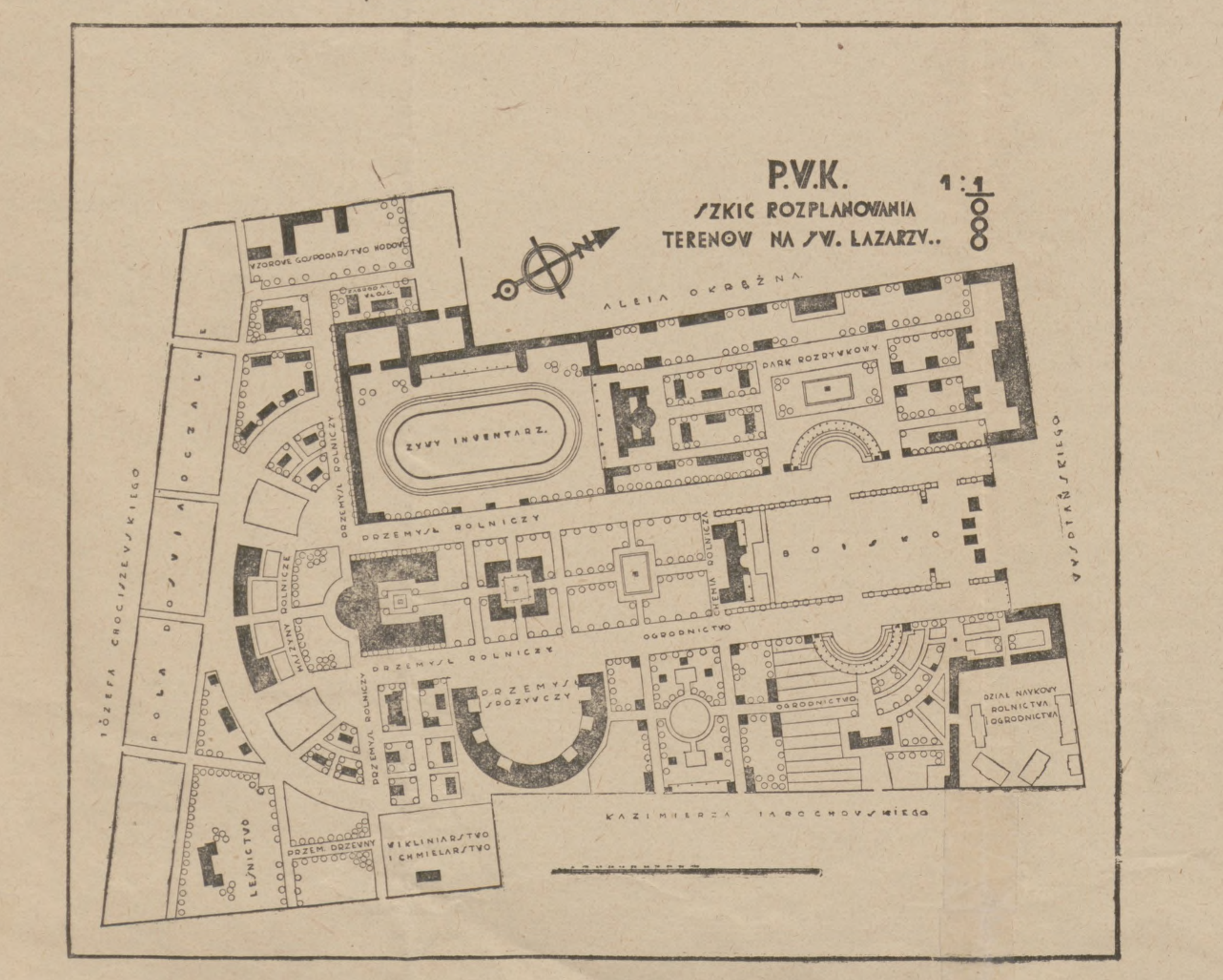
* * *

Przybyli z Warszawy w roli delegatów ministerjalnych następujący panowie: Z Min. Przemysłu i Handlu — Eugenjusz Wcisło, r. m.; Skarbu — Antoni Repeczko, r. m.; Spr. Wojsk. — ppułk. Szt. Gen. Wł. Sokołowski; Zagranicznych — dr. K. Bertoni, min. pełn.; Wyznań Rel. i O. P. — dr. J. Namysł, w zastęp. z Kuratorjum O. Szk. Poznań; Sprawiedliwości — Dyr. Dep. Więź. — Jaksa-Maleszewski i K. Mauersberger, r. m.; Poczt i Telegr. — inż. E. Ruszczewski; Reform Rolnych — dr. B. Łącki, prezes Okr. Ziemsk. Urz. w Poznaniu; Pracy i Opieki Społ.— E. Giebartowski; Komunikacji — inż. Adam Tuz, nacz. wydz. oraz z D. K. P. Poznań — inż. J. Łuczko i inż. Antuński; z wojew. Poznańskiego— Stanisław Rzepecki; Inspekcji Policji Budowlanej Pozn. — inspektor Polaszek. Prócz wyżej wymienionych brali w obradach udział: p. dr. Jerzy Warchałowski, kier. działu Kultury i Sztuki, oraz Zarząd w komplecie, t. j. prezes b. min. Leon Pluciński, radca Robiński, dyr. Samulski, dr. Waschko, ponadto szefowie poszczególnych wydziałów Dyrekcji P. W. K.

Obrady zagaił o godzinie 11-ej p. dr. Wachowiak, witając zebranych i wypowiadając swą radość, iż dzieło, do którego inicjatywę dał Poznań, a które stać się ma chlubą całego Narodu, tak żywy oddźwięk znalazło w sferach oficjalnych; bez ich poparcia, tak samo, jak bez atmosfery sympatycznej w całej Polsce, wykonanie go byłoby nie do pomyślenia. Następnie mówca uniewinnił nieobecność prez. Ratajskiego i przedstawił porządek dnia, obejmujący konferencje, zwiedzanie terenu Wystawy, wreszcie obiad wieczorny. Program konferencji dotyczył: 1) obecnego stanu prac przygotowawczych, 2) spraw organizacyjnych, 3) zagadnień wystawowych ogólnych, 4) zagadnień wystawowych specjalnych, 5) wolnych wniosków.

Po przyjęciu programu przez obecnych, zabrał głos ponownie p. dr. Wachowiak, ściśle przedstawiając istotny stan rzeczy na różnych polach organizacji wstępnej, przyczem poruszył także kwestje finansowe i techniczne.

PLAN TERENÓW DZIAŁU ROLNICZEGO



AJENCJA WSCHODNIA

Agence Télégraphique de l'Est — Telegraphenagentur „Der Ostdienst" — Eastern Telegraphic Agency

CODZIENNE WIADOMOŚCI EKONOMICZNE

Przedstawiciele i Korespondenci we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą

CENTRALA Warszawa, Nowy-Świat 16 Tel. Redakcja 97-83. Biuro ogłoszeń 6-56 — Adres telegr. Warszawa Agenest — Tel. Administracji 173-08. — Konto czek. P. K. O. Nr 8536.

PIERWSZA POWSZECHNA WYSTAWA KRAJOWA w POZNANIU 1929 r.

Stanowisko Organizacyj Rolniczych

OPINJA P. PREZESA POSŁA JERZEGO GOŚCICKIEGO

Pan poseł Jerzy Gościcki, były minister Rolnictwa, prezes Związku Polskich Organizacyj Rolniczych, zapytany przez współpracownika Ajencji Wschodniej w sprawach, dotyczących Powszechnej Wystawy Krajowej, organizowanej w Poznaniu w roku 1929, oświadczył:

— Jak już wiadomo, Wystawa ma na celu zobrazowanie całokształtu naszego gospodarstwa narodowego. Wszystkie



Poseł JERZY GOŚCICKI, b. minister Rolnictwa, Prezes Związku Polskich Organizacyj Rolniczych

więc działy polskiej wytwórczości winny tutaj być należycie reprezentowane. Tem nie mniej sądzę, iż **główny nacisk winien być położony na te dziedziny, które w naszej produkcji grają rolę dominującą** lub poważne zajmują miejsce w naszym eksporcie, względnie posiadają naturalne warunki do dalszego rozwoju.

Wybranie Poznania za miejsce Powszechnej Wystawy Krajowej należy uznać za **rzecz szczęśliwą,** zwłaszcza ze stanowiska interesów rolniczych, gdyż właśnie w dzielnicach poznańskich rolnictwo osiągnęło najwyższy poziom. Również uważam, iż okres dwuletni, który nas dzieli od otwarcia tej Wystawy, wystarczy dla jej należytego zorganizowania, ale tylko pod tym warunkiem, że tempo prac organizacyjnych będzie stale intensywne.

Nie podzielam obaw, jakoby Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu miała ujemne wpływy na doroczne Targi w Poznaniu i Lwowie, gdyż mają one inny charakter i inne zadania, co najwyżej Powszechna Wystawa Krajowa może wchłonąć w siebie Targi Poznańskie w r. 1929, ale o zasadniczej kolizji między tą Wystawą a Targami Poznańskiemi i Lwowskiemi mowy być nie może.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że powodzenie Wystawy uzależnione jest z jednej strony od **umiejętnej organizacji propagandy,** z drugiej **od poparcia wszystkich czynników, a w tej liczbie i Rządu.** Organizacje rolnicze zajmują względem tej Wystawy **stanowisko pozytywne.** Zarząd Związku Polskich Organizacyj Rolniczych wydał do wszystkich prowincjonalnych organizacyj rolniczych okólnik, wzywający je do zainteresowania się tą Wystawą. W okólniku tym powiedzieliśmy:

Rolnictwo polskie jest w wysokim stopniu zainteresowane w powodzeniu Wystawy, a w szczególności w takiem zorganizowaniu działu rolnego, by rola i znaczenie rolnictwa w całokształcie życia Polski była należycie uwydatniona.

Stąd też wszystkie organizacje rolnicze muszą zdobyć się na jak największe wysiłki, aby należycie zorganizować dział rolniczy na Wystastawie, służąc w tym celu Dyrekcji Wystwy jak najdalej idącą pomocą i najgorętszą współpracą.

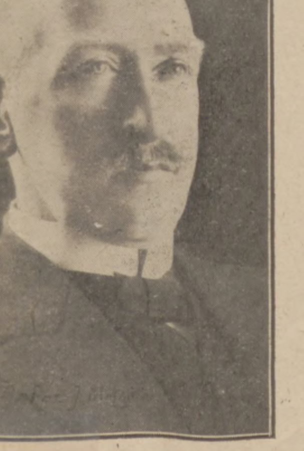
— Z Komitetem Organizacyjnym Wystawy — mówił w dalszym ciągu p. prezes Gościcki — jesteśmy w stałym kontakcie. Obecnie w opracowaniu jest projekt działu rolnego Wystawy, a w końcu września r. b. odbędzie się w Warszawie **zebranie przedstawicieli organizacyj rolniczych dla ostatecznego ustalenia programu działu rolnego.**

Pozatem w poszczególnych miastach zostały potworzone Komitety prowincjonalne, mające za zadanie zainteresować Wystawą miejscowe organizacje i związki rolnicze. Ogólnie więc powiedzieć można, na podstawie dotychczasowych danych, że rolnictwo będzie godnie reprezentowane na Powszechnej Wystawie Krajowej.

Prezes inż. Piotr Drzewiecki o Powszechnej Wystawie Krajowej

B. prezydent m. Warszawy, założyciel Instytutu Naukowej Organizacji Pracy oraz prezes Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, p. inż. Piotr Drzewiecki, zapytany przez przedstawiciela Ajencji Wschodniej o swą opinję w sprawie Pierwszej Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, oświadczył, co następuje:

— Cel wystawy określa słowo „Powszechna". Ma ona dać przegląd całego



Inż. PIOTR DRZEWIECKI, b. prezydent m. Warszawy, założyciel Instytutu Naukowej organizacji Pracy oraz prezes Polskiego Komitetu Normalizacyjnego.

dorobku kultury gospodarczej zjednoczonej Polski. I to należy uważać za pomysł nietylko dobry, ale i korzystny, gdyż **wystawa otworzy oczy nietylko swoim, ale i obcym, co dokonała odrodzona Polska.**

— Czy wybranie Poznania, a nie Warszawy, można uważać za wybór szczęśliwy?

— Wybranie Poznania, jako miejsca urządzenia Pierwszej Powszechnej Wystawy Krajowej uważam za **dobre:** popierwsze, zbliży to dzielnice między sobą, po drugie, ze względu na swe położenie — bliskość Zachodu — Poznań umożliwi większą frekwencję zagranicznych gości; po trzecie, Poznań ma prawie gotowe tereny wystawowe, wreszcie korzystnie będzie, że Wschód — Polski pozna Zachodnią dzielnicę, stojącą wyżej pod względem urządzeń inwestycyjnych i organizacji.

— Czy termin, w jakim wyznaczono otwarcie Wystawy Powszechnej, nie jest zbyt bliski?

— Jakkolwiek termin jest już niedaleki, jednak uważam, że w roku 1929 można zrealizować urządzenie wystawy. Następnie bliskość terminu zachęci do gorączkowej pracy, która lepiej odpowiada charakterowi Polaków.

— Czy zorganizowanie Powszechnej Wystawy nie stanie w kolizji z dorocznemi targami we Lwowie i Poznaniu?

— Kolizji — nie, są to bowiem Targi, zwykłe zaspakajające, że tak powiem, prymitywno-gospodarcze potrzeby.

— Jak się powinien ustosunkować Rząd do Wystawy Powszechnej?

— Oczywiście, bezgranicznie popierać, oprócz ulg specjalnych, winien Rząd ponieść w pewnym stopniu koszty.

— Od czego zależy powodzenie Wystawy, zdaniem Pana Prezesa?

— Wystawie zapewni powodzenie: **reklama oraz umiejętna organizacja samej wystawy.** Organizacja, ułożenie eksponatów jest tutaj kwestją niezwkle ważną, winna być w całej rozciągłości utrzymana zasada dydaktyczna — **należy ułożyć eksponaty według działów, a nie firm.** Jeżeli przemysłowiec produkuje kilka artykułów, każdy z nich musi znaleźć pomieszczenie w osobnym ogólnym dziale.



Poznań. — Ratusz.

Rolnictwo na Powszechnej Wystawie Krajowej

Dział Rolniczy Powszechnej Wystawy Rolniczej stanowić będzie jedną z najważniejszych i najokazalszych jej części.

Wystawa rolnicza wraz z ogrodnictwem i polami doświadczalnemi zajmie ok. 70 morgów areału.

Wszechstronny udział w Wystawie wszystkich zainteresowanych czynników należy już dzisiaj uważać za zapewniony. Kierownictwo Wystawy weszło w kontakt z **Prezydjum Związku Polskich Organizacyj Rolniczych w Warszawie** oraz z wszystkiemi lokalnemi organizacjami rolniczemi. Dla zapewnienia sobie jaknajdalej idącej współpracy tych czynników Kierownictwo Działu Rolniczego poczyniło starania w celu zorganizowania na całym terenie Rzeczypospolitej **okręgowych komitetów organizacyjnych,** które odgrywać mają rolę stałych łączników między Wystawą a Rolnictwem miejscowem.

W obecnej chwili dyrekcja opracowuje szczegółowe programy wszystkich działów, wchodzących w zakres działu rolniczego Wystawy. Utworzono **szereg komisyj, doradczych ze znanych fachowców,** których projekty, uzgodnione w Dyrekcji, przesłane zostaną poszczególnym organizacjom rolniczym celem ich rozpatrzenia. W końcu września b. r. zwołane zostanie do Warszawy **zebranie wybitnych fachowców** celem ostatecznego ustalenia szczegółów i zakresu wystawy. Bezpośrednio po zebraniu odbędzie się jeszcze jedno posiedzenie również w Warszawie (w gmachu C. T. R.), na którem projekt ten przedstawiony będzie reprezentantom poszczególnych organizacyj do zaakceptowania.

Z zakresu prac technicznych wykonano dotychczas **plany całej Wystawy,** na terenie Wystawy zaś przeprowadza się już **wszelkie prace przygotowawcze.** Jeszcze w bieżącym sezonie budowlanym przystąpi się do budowy pawilonów. **Ministerstwo Rolnictwa** postanowiło wziąć czynny udział w Wystawie i dać jej wydatną pomoc. W celu uzgodnienia współpracy z organami Wystawy Ministerstwo zamianowało specjalnego delegata do tych spraw w osobie Wicedyrektora Departamentu Rolnictwa p. inż. **Królikowskiego.**

E G Z A M I N

Trzeba sobie jasno i otwarcie powiedzieć, że to wielkie zamierzenie, które nazywa się Powszechną Wystawą Krajową, będzie egzaminem, do jakiego przystępuje cały naród. Z chwilą, w której oświadczyliśmy: „Pokażemy polski przemysł, polskie rolnictwo, polską oświatę, polską kulturę, polską sztukę"— narzuciliśmy sami sobie zadanie ogromne i tego zadania **j e d y n e rozwiązanie.**

Jedyne! Wystawa polska powszechna krajowa w r. 1929 w Poznaniu urządzona, może mieć tylko jeden rezultat: **z w y c i ę s k i.** Zamierzyliśmy bowiem pokazać całemu światu rozmach polskiej siły twórczej, zamierzyliśmy okazać miarę naszej zdolności do pracy, przekonać o wielostronności polskich poczynań, o walorach polskiego charakteru, o wartości polskiej produkcji i nie jest zgoła do pomyślenia, aby oczekiwany rezultat moralny, **przedewszystkiem moralny,** miał nie dopisać lub zawieść.

Mówimy zatem: Powszechna Wystawa Krajowa będzie **pierwszorzędnym pokazem polskiego dorobku,** wobec czego rozumiemy, że do tego egzaminu dojrzałości narodowej dojrzał istotnie cały naród.

Jeżeli dojrzał istotnie, to musi cały powiedzieć sobie, że wystawa stanie nie czyją inną ofiarnością, poświęceniem i trudem, jeno **każdego obywatela, każdej grupy, każdej instytucji.** Że od tego obywatela, od tej grupy, od tej instytucji trzeba zażądać jak najdalej posuniętej ofiarności i jaknajgorętszego trudu, w imię wielkiej sprawy, w imię polskiego zwycięstwa.

Wystawa krajowa w r. 1929 ma być historycznym momentem w rozwoju Polski, ma być punktem wyjścia dla lepszej przyszłości, to też nie może przyjść do skutku bez pracy wszystkich rąk, ani też bez wczesnego uświadomienia sobie ze strony wszystkich obywateli, jak potężnem jest zadanie, ile ważkiem i jaką odpowiedzialnością na narodzie zacięży.

Na Wystawę, do Poznania, zjadą tłumnie cudzoziemcy. Każdy zechce swojemi oczyma ocenić nasz dorobek ekonomiczny, stopień naszej kultury, naszą zdolność zajęcia jakiegoś miejsca we współżyciu świata.

Przyjadą wprawdzie niechętni i uprzedzeni. Będą mieli doskonale wyostrzony wzrok i słuch i będą chciwi wszelkich skaz, iżby mogli głosić „urbi et orbi" „polską gospodarkę", niedołęstwo, lekkomyślność, brak sumienności.

Musimy wobec nich wszystkich czuwać i wszystkich zadowolnić, nikomu nie dać broni w rękę przeciwko sobie samym. Musimy okazać się narodem zachodnim o starej tradycji, a młodym duchu. Musimy zarówno dzielnie trwać przy kilofie, jak przy pługu; musimy umieć przewidująco budować skomplikowane maszyny, jak i wydzierać z łona ziemi czarne djamenty.

Jednem słowem: egzamin Polski.

Będzie on miał jednak nietylko charakter popisu. Przeciwnie. Nas samych wiele nauczy i dlatego wartość Wystawy leży także **w dziedzinie wychowawczej.**

Stało sie bolesnem przysłowiem lekceważące traktowanie polskiej gospodarki przez obcych i wrogich. Stało się także pospolitem mniemanie samych Polaków o naszej nieudolności, lekkomyślności, niedbalstwie. Jakoby już nieuleczalne były t. zw. polskie wady i jakoby niczem wykorzenić się nie dała z życia codziennego, zbiorowego, jednostkowego, najistotniejsza i tragicznie głęboka treść maksymy: **jakoś to będzie.**

Wystawa powszechna krajowa w Poznaniu 1929 r. dowiedzie, że zapomnieliśmy dużo, ale żeśmy się już wiele nauczyli. Przedewszystkiem jako pracownicy i to pracownicy **wytrwali.** Wiadoma rzecz, że Polak zwykł rządzić się porywami i że w tych porywach zdobywa się częstokroć na rzeczy wielkie. Zaczem nie potrzeba w nim wyrabiać ani polotu ani bohaterstwa. Dziesięcioletnia historja Polski odrodzonej dowiodła także, że pracować umiemy. Wszakże stworzyliśmy od nowa administrację, wojsko, sądownictwo, szkolnictwo, skarbowość etc. etc. A jednak jeszcze w pracy jednostek, w zbiorowej działalności, w całokształcie życia społeczeństwa brak niezmierny konsekwencji, woli i tej wytrzymałości, którą chętnie mianujemy żelazną. Cel mieć i do celu iść choćby twardą drogą, choćby łamiąc się z trudnościami codzień, choćby bez nagrody zewnętrznego uznania — oto, czego nie umie jeszcze Polak i ku czemu niewychowany jest dostatecznie naród.

Wystawa, pierwsza w odrodzonej Polsce wystawa powszechna, stanie się **szkołą wytrwania i punktem zwrotnym dla oceny polskiego charakteru.** Będzie przeprowadzona nietylko celowo i sprężyście, co się rozumie samo przez się, ale także z nakładem wszystkich sił, przy pomocy wszystkich ludzi, instytucyj i zrzeszeń. Skoro ma zobrazować Polskę, skoro ma dać świadectwo o Narodu Polskiego energji, zdolności do czynu, woli do życia — przeto nie zabraknie tu ani jednego z czynników, mogących się przyczynić do pełnego powodzenia.

To nie są frazesy. O rzeczy wielkie idzie, przeto także wielkich słów użyć potrzeba. Wszakże po za niemi mieści się treść jasna, głęboka i prosta, ta mianowicie, że **cały naród za punkt honoru bierze sobie współpracę około urządzenia Wystawy krajowej i powszechnej w r. 1929 i że honor swój także na jej zakłada tryumfie.**



Widok terenów Targów Poznańskich z maszynami rolniczemi.

Wpływ wystaw na powstawanie nowych przemysłów

Wystawy, jako olbrzymie imprezy, tworzone przez jedno państwo albo nawet ich cały szereg (wystawy międzynarodowe), pochłaniające kolosalne koszta, sięgające nieraz setek miljonów, muszą oczywiście mieć na oku tak wielkie cele, któreby odpowiadały ogromowi włożonej w ich budowę i organizację energji.

Wystawa, mocą swego wpływu na otoczenie i w myśl swego założenia, oddziaływa na dwie strony życia społeczeństwa: **wkracza w sferę życia i zagadnień materjalnych** — w sferę gospodarczo-społeczną oraz **w sferę zjawisk moralnych i psychicznych.**

Wpływ wystaw na każdą z tych dwuch stron jest równie ważny, tak w odniesieniu do jednej jak i drugiej sfery społeczeństwa i państwa. Dowodów na to dostarczają nam rozmaite wystawy krajowe i międzynarodowe, przedewszystkiem paryskie.

A więc już Krajowa Powszechna wystawa paryska w roku 1802 przyczyniła się do powstania i rozwoju kilku przemysłów francuskich; mianowicie na Wystawie tej po raz pierwszy ukazały się szale kaszmirowe, imitowane na wzór indyjskich, wyrabianych według próbek, przywiezionych przez francuskich oficerów ekspedycji Napoleona I. Zawdzięczając Wystawie 1802 r., rozpowszechniały się na cały świat znane w swoim czasie lampy Carcele'a, wyroby wełniane Ternaux'a, safjany Faulera, wyroby ceramiczne Utschneider'a z miejscowości Sarreguemines.

Również znaczna ilość firm polskich, w historji swego rozwoju, skwapliwie korzystała ze świetnego środka propagandy i reklamy, czem są bezsprzecznie dla przemysłu wystawy. Już na wystawie paryskiej 1867 r. brało udział 317 firm polskich, z czego 117 zostało odznaczonych. Pomiędzy niemi figurują tak znane powszechnie firmy jak **G. Gerlach, Fraget, Lilpop i Rau, Ludwik Spiess,** wszystkie z Warszawy, cenione przed wojną wyroby sukna **Moesa z Choroszczy pod Białymstokiem,** wódki i likiery **Mikolasza we Lwowie,** i inne.

Wystawy powszechne międzynarodowe, poza swem olbrzymiem znaczeniem przy rozwoju przemysłu, stanowiły w częstych wypadkach dla krajowego przemysłu **pewne niebezpieczeństwo; mianowicie,** historja wystaw dostarczyła licznych dowodów, że nowe przemysły i wynalazki, z takim trudem zdobyte przez ludzi nauki i, wiedzy technicznej, zostawały zaprowadzone lub stosowane przez inne państwa, robiące konkurencję krajowi, skąd wyszły.

Obawy przemysłowych kół francuskich były w wysokim stopniu uzasadnione. Ujawniły się one na wystawach paryskich, gdzie przekonano się, jak np. na wystawie 1900 r., że Niemcy odnieśli w przemysłach elektrycznym, optycznym i chemicznym sukces nad takimiże przemysłami francuskimi, pomimo, że wzorowały się właśnie na ideach i odkryciach tych ostatnich.

Powyższe wywody pozwalają na wyprowadzenie dwuch zasadniczych wniosków: **powszechne**

wystawy krajowe stanowią bezsprzecznie bardzo ważny czynnik w rozwoju przemysłu krajowego, wystawy zaś międzynarodowe poza swemi niezaprzeczalnemi korzyściami pod wielorakiemi względami rodzić mogą w niektórych wypadkach dla tego przemysłu pewne niebezpieczne wpływy.

Wystawa Powszechna w roku 1929 jako wystawa krajowa, winna mieć dla Polski, podobnie jak i wystawy krajowe francuskie (przed 1855) olbrzymie znaczenie. Pomijamy tutaj ważne zadanie ogólno-propagandowe dla Polski i jej mocarstwowego stanowiska wśród innych narodów, podkreślamy tylko znaczenie gospodarcze.

Oba Międzynarodowe Targi w Poznaniu, wskutek swego przeznaczenia i handlowych zadań nie mogły naszego stanu gospodarczego przedstawić w całości.

Jako konsekwencja wpływu Wystawy na rozwój krajowego przemysłu i uintensywnienia gospodarki narodowej, będzie umożliwienie szerokim sferom rzemieślników, rolników, techników i robotników technicznych **przyswojenia nowych metod pracy, jak również pobudzenie do nowych potrzeb życiowych,** które na ziemiach wschodnich stoją na niskim poziomie, a co zatem idzie, do wzmożenia konsumcji wśród szerokich mas rolniczych.

Kao.

Dyrektor Ajencji: **Adam Szczepanik.**